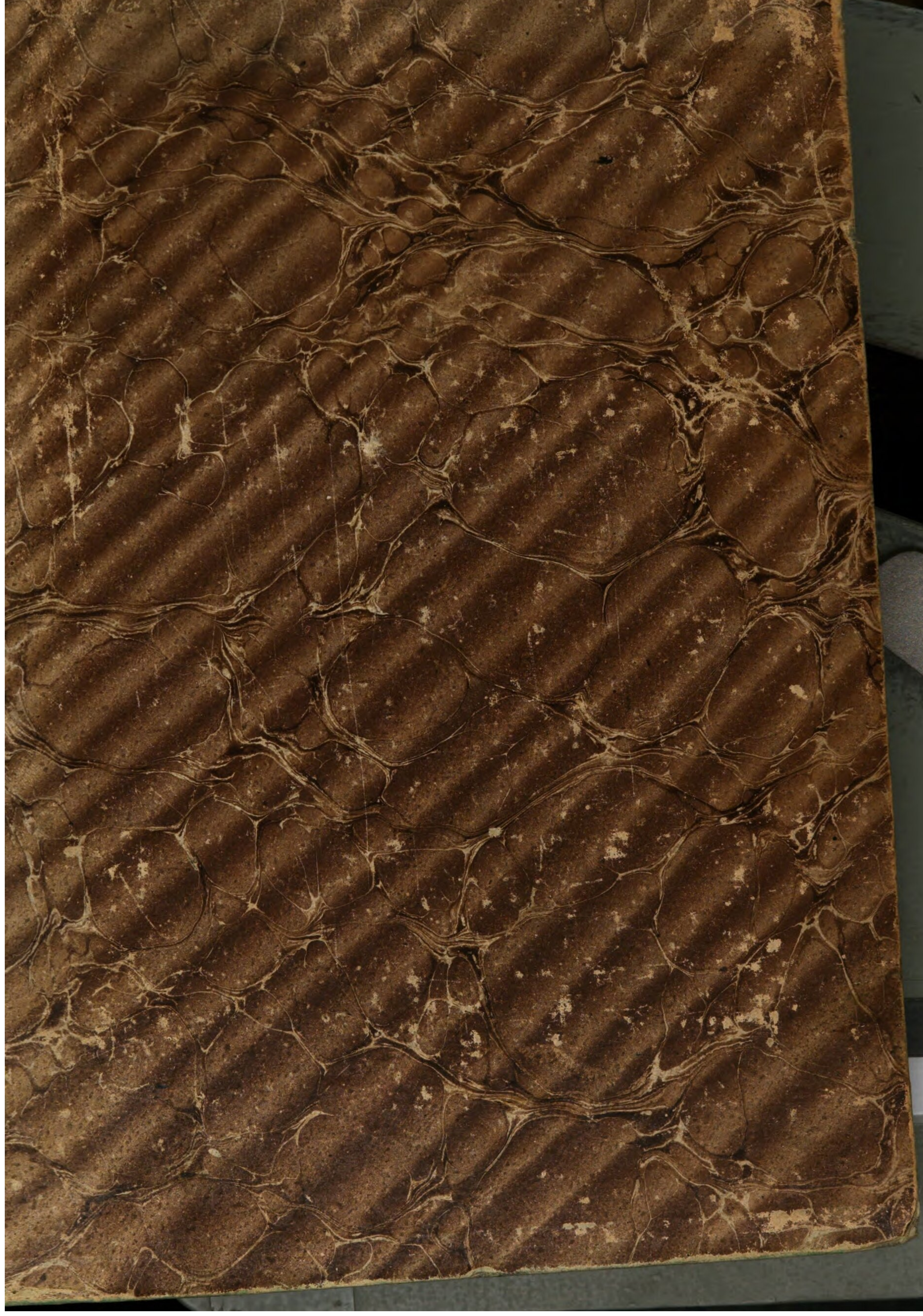




Bericht

8^o Merc.

306 h

15

93.

Verlag von K. L. Neumann, Neudamm
1895.

Preis 1.00

K. 223 1/2 (Supplement 9/5)

⁶
BERICHT

über

Oesterreich's ungünstige Stellung

im Welthandel

und

die Mittel der Abhilfe,

erstattet

von dem, in Folge a. h. Handschreibens vom 9. Februar 1864,
niedergesetzten Comité.

(Revoltella-Comité.)



TRIEST.

In Commission bei H. F. Münster (W. Essmann).

1865.

g. m. 220

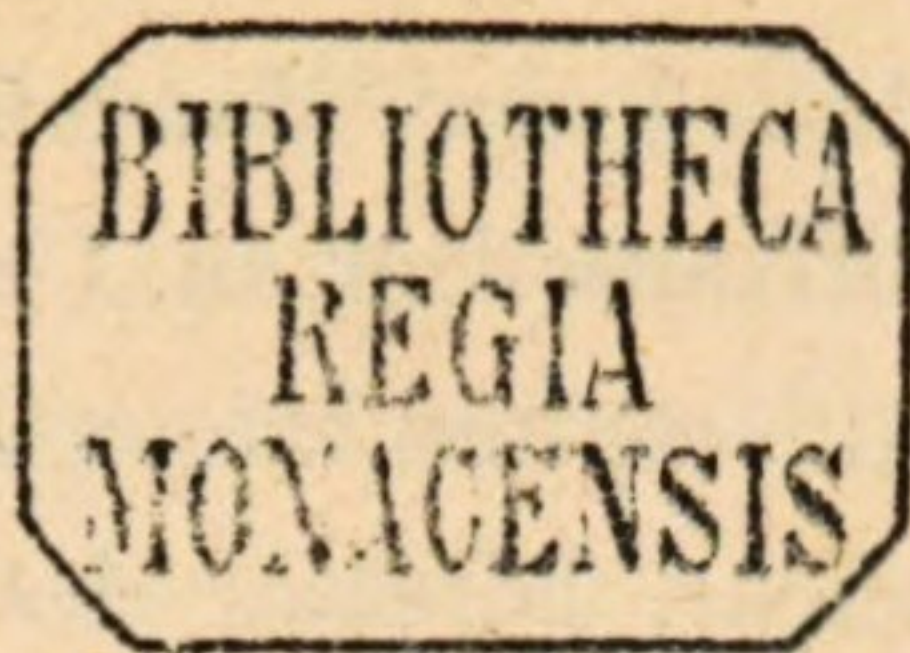
K. 223 1/2

Eintrag



INHALT.

	Seite
Einleitung	I
Bericht:	3
Allgemeine Erscheinungen in Oesterreich.	9
Besondere Erscheinungen in den Küstenprovinzen des Reichs.	23
Die Mittel zur Besserung.	37
Beilagen:	
Zusammenfassung des Ergebnisses der Special-Enquête	I
Gutachten der Handelskammern	XXI
Gutachten von anderen Corporationen und von Privaten	XXXII
Aeusserung des Herrn Franz Ritter v. Fridau über die commerzielle ma- ritime Expedition	XXXV
Aus dem Gutachten des Herrn Dir. Peter Ritter v. Tunner	LXXX
Gutachten des Herrn Maximilian Dormitzer.	LXXXII
Memoire des Herrn E. Meyer	LXXXVIII
Denkschrift des Herrn Heinrich Escher.	XCII
Unser Assecuranzwesen und die Schwierigkeit, in Triest grosse Beträge zu decken, von Edmund Bauer	CXV
Schreiben des Herrn J. H. Fierz an Herrn Heinr. Escher	CXVIII



EINLEITUNG.

Die Denkschrift des Herrn P. Revoltella »Oesterreich's Betheiligung am Welthandel« hat bei ihrem Erscheinen ein nicht unbedeutendes Aufsehen erregt. Eine ihrer ersten Folgen war ein allerhöchstes Handschreiben Sr. Majestät des Kaisers vom 9. Februar 1864 an Se. Excellenz den Herrn Marineminister, Baron von Burger, mit welchem die Einsetzung eines Comités in Triest angeordnet wurde, dessen Aufgabe es sein sollte, die ungünstige Stellung Oesterreich's im überseeischen Welthandel und die Mittel zur Abhilfe zu prüfen.

Dieses von Sr. Excellenz dem Herrn Marineminister ernannte Comité besteht aus den Herren:

Ritter v. Becke, Vicepräsidenten der k. k. Centralseebehörde, als
Vorsitzendem,

P. Revoltella, Bankier und Rheder, Vicepräsidenten der
Suezkanal-Gesellschaft,

C. Regensdorff, ehemaligem Director des Oesterr. Lloyd und
der Azienda Assicuratrice, Grosshandlungs-
Procuraführer des Hauses Reyer & Schlik,
Rheder,

H. Escher, Mitglied der Handels- und Gewerbekammer,
Grosshändler, Fabriksbesitzer,

Edmund Bauer, Mitglied der Handels- und Gewerbekammer,
Fabriksbesitzer in Ungarn, Rheder,
M. Maffei, Schiffscapitän langer Fahrt, gerichtlichem Dis-
pacheur, Director des Oest. Veritas, Stadtrath,
C. Dreger, Redacteur der Triester Zeitung.

Dem Comité wurde es, »da die Angelegenheit als eine die Interessen nicht nur Triest's, sondern der ganzen Küste und des gesamten Reiches berührende angesehen werden muss,« als sehr wünschenswerth bezeichnet, Vertreter des Handels und der Industrie »aus möglichst weiten Kreisen zur directen und indirecten Mitwirkung herbeizuziehen.« Es kam dieser Aufgabe nach, indem es sich um Unterstützung und gutachtliche Aeusserung an alle grösseren Handelskammern der Monarchie, an andere Corporationen und an eine grosse Anzahl hervorragender kaufmännischer und industrieller Notabilitäten des Inlandes wendete. Das Comité veranstaltete ferner eine Enquête über die gewerblichen und Handelsverhältnisse Oesterreich's mit besonderer Rücksicht auf den äusseren Verkehr. Das Resultat derselben, wie auch eine Uebersicht der Meinungen von Corporationen und Privaten wird am Schlusse veröffentlicht.

Das Comité hat seine Sitzungen am 21. Juni 1864 begonnen und mit einigen Unterbrechungen bis jetzt fortgesetzt.

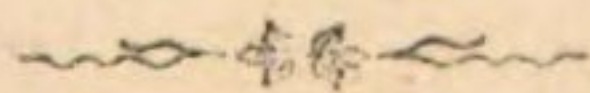
Das Gesammtergebniss der bisherigen Untersuchungen ist in einem an die hohe kaiserliche Regierung gerichteten und ordnungsmässig dem kaiserlichen Ministerium eingereichten, von sämtlichen Mitgliedern unterzeichneten Berichte niedergelegt worden, welchen nunmehr das Comité als einen Beitrag zur Lösung wichtiger volkswirthschaftlicher Tagesfragen in dem Nachfolgenden dem Publicum zugänglich machen will.

Ueber die Details des mit gewissen Einschränkungen auch von dem Comité befürworteten Projectes einer maritimen Expedition nach Ostasien wird ein abgesonderter Fachbericht an die kaiserliche Regierung erstattet werden. Bemerkt sei an dieser Stelle, dass die

Frage nach den Mitteln der Ausführung die einzige Meinungsverschiedenheit hervorrief, da der Antragsteller, Herr P. Revoltella, aus den in seiner Denkschrift entwickelten und nach seiner Meinung nicht widerlegten Gründen auf der Ziffer von 5 Schiffen beharren zu müssen erklärte. Ebenfalls einer abgesonderten Behandlung hat das Comité die gesammte Consulatsfrage mittels Denkschrift an das hohe kaiserliche Ministerium des Aeussern unterzogen, indem es sich in dem nachfolgenden Berichte nur auf die Feststellung seiner Grundansichten über den vielfach zu hoch angeschlagenen Einfluss der Consuln auf die unmittelbare Belebung des Handels beschränkte. Endlich wird noch ein specielles Memoire über die gänzliche Abschaffung der Kaperei an das hohe kais. Marineministerium gerichtet werden.

Obgleich die Aufgabe des Comité's nur auf die Prüfung der überseeischen Handelsverhältnisse gerichtet war; so hielt es doch den Handel Oesterreich's mit der Levante, namentlich mit Egypten, unter den heutigen, sich etwas günstiger gestaltenden Verhältnissen für so wichtig, um sich auch mit ihm zum Zweck der Abfassung des Berichtes eingehend zu beschäftigen, und es wird seine Untersuchungen in dieser Richtung noch fortsetzen. Eine gleiche Aufmerksamkeit widmet das Comité endlich noch den in den Vordergrund tretenden Handelsverhältnissen mit Mexiko.

Bei seinen Studien über die Handelszustände von Ostasien hat das Comité ausser den besten älteren Quellen insbesondere die neuesten statistischen und kaufmännischen Berichte, ferner die Werke von Werner und Spiess und den ihm freundlichst mitgetheilten erschöpfenden officiellen Bericht der schweizerischen Gesandtschaft nach China und Japan benutzt, so wie ihm auch die Einsicht in die Aushängen des statistisch-commerziellen Theiles des Novara-Werkes von Dr. v. Scherzer bereitwilligst gestattet war.



BERICHT.



BERICHT.

Zu den populären Vorurtheilen, mit denen Handel und Industrie in Oesterreich vielfach zu kämpfen haben, und die eine kräftige Entfaltung des wirthschaftlichen Lebens hemmen, gehört auch noch immer die in einzelnen Theilen des Landes sehr verbreitete Ansicht, dass Natur und Lage das Reich auf die Pflege seiner wirthschaftlichen Kräfte zum Zweck des eigenen Genügens anweisen. Das Reich ist gross, die Fähigkeit, zu verzehren, noch im Entstehen, der Markt des Inlandes noch nicht ganz versorgt. Wozu also im Ausland einen Absatz suchen, den das Inland selber bieten kann? Alt eingewurzelte Meinungen, durch ein bestimmtes handelspolitisches System anerzogen, lassen sich nicht so leicht ändern, und wenn auch, seitdem vor zwölf Jahren eine grössere Beweglichkeit die Zollgesetzgebung allmählig durchdrungen hat, der Werth eines ergiebigen auswärtigen Handels für die Ausbildung der Industrie, für die Beförderung des Wohlbefindens der Consumenten und die Interessen des Staates mehr und mehr erkannt und begriffen wird; so ist es doch leider nur zu wahr, dass ein Zustand, wie wir ihn seit sechzehn Jahren ertragen, der dem Kaufmann und Gewerbtreibenden die Beobachtung des steigenden und fallenden Silberagios eben so nothwendig erscheinen lässt, wie dem Landwirth die Beobachtung des Wetters während der Ernte, nicht geeignet ist, die Verkehrswelt zu ermuthigen, sich dauernd und mit grossen Unternehmungen über die Grenzen der Heimat hinaus zu wagen. Vorgefasste Meinung und üble Verhältnisse haben sich vereint, um den auswärtigen Handel des Reiches in jener drückenden und demüthigenden Stellung zu erhalten, die, indem sie rückwirkend ihren verderblichen Einfluss auf die ökonomische und finanzielle Gestal-

tung des Landes ausübt, anderen Nationen einen nur zu klar sprechenden Beweis von der Schwächlichkeit unserer materiellen Mittel liefert.

Der innere Verkehr eines Landes übertrifft den äusseren unzweifelhaft um ein Vielfaches, und ihm Vorschub durch freie Bewegung der Person und des Eigenthums, durch Communicationsverbesserung u. s. w., zu leisten, ist von der grössten Wichtigkeit. Aber kann heutigen Tags, da die Theilung der Arbeit zwischen den Nationen so grosse Fortschritte gemacht hat, da sie unter der Herrschaft schon abgeschlossener Handelstractate in der Zukunft noch grössere zu machen verspricht, der innere Verkehr so kräftig gedeihen; können die Gewerbe, die Fabriken zu dem natürlichen Aufschwunge gelangen, der ihnen Sicherheit in der Beherrschung des Marktes und Absatz auch während wirthschaftlicher Calamitäten im Inlande verschafft, wenn der auswärtige Handel fortfährt, nur auf Conjunctionen der Weltmärkte, und auf die grösste Calamität des Landes, auf ein hohes Agio, angewiesen zu sein, wenn er als das Stiefkind der österreichischen Volkswirtschaftspflege behandelt wird?

Der auswärtige Handel ist der Gradmesser des Verkehrs überhaupt. Ein Land mit schwacher Ein- und Ausfuhr ist kein reiches Land, was man auch von seinen eigenen Hilfsquellen sprechen möge. Wie sehr der Import von Fabrikaten auch dem Consumenten zum Vortheil gereicht und wie schwer er auch scheinbar die Industriellen zu bedrängen scheint; so übt er doch eine noch befruchtendere Wirkung auf die Gewerbsamkeit selber aus. An der Menge der eingeführten Rohstoffe und Halbfabrikate erkennt man den Umfang und die Stärke der Industrie; ja die Einfuhr von Fabrikaten wird bei einem intelligenten Volke, das sich unter freisinnigen wirthschaftlichen Gesetzen ohne Hindernisse in der Entfaltung seiner Arbeitsfähigkeit bewegt, nur ein Sporn mehr zur Concurrrenz sein. An der Grösse des Exports aber und an der Richtung, die er nimmt, lässt sich die Höhe der Fabrication, die Preiswürdigkeit der einheimischen Arbeit ermessen.

Kein Staat vermag es heut mehr, sich wirthschaftlich auf sich selbst zurückzuziehen. Wenn der Gedanke daran hin und wieder auftaucht, so reicht ein kurzes Verweilen dabei aus, um seine Unhaltbarkeit zu begreifen. Oesterreich wahrlich, das, wie man auch immer Handelsbilanzen als unberechtigte Uebertragung von Verhält-

nissen der Privatwirthschaft auf die von Ländern und Staaten verurtheilen möge, doch bei seinem tief gestörten Finanz- und Geldwesen, bei seiner Geldnoth vielleicht mehr als die Hälfte der Zinsen von Staats- und Industriepapieren an das Ausland abzugeben hat; Oesterreich ist nicht in der Lage, sich abzuschliessen und seinen auswärtigen Handel als etwas Nebensächliches zu behandeln. Ruhte unsere Staatsschuld, ruhten die Actien und Obligationen unserer Eisenbahnen und Banken, wie in England, Frankreich und Preussen ganz in den Händen des Inlandes; wären wir zugleich unsere eigenen Gläubiger und Schuldner: so würden wir unsere Finanznoth und den Druck entwertheter Banknoten leichter überwinden; der Uebergang zur stabilen Valuta würde sich ohne Gefahr eines Rückfalls vollziehen. Wie aber sollen die Mittel beschafft werden, mit denen wir die Coupons begleichen, die uns das Ausland von Semester zu Semester zur Zahlung präsentirt, wenn wir in einem Theil unseres auswärtigen Handels, im Export, nicht die Ressourcen finden? Oder sollen wir ewig auf die Ausfuhr von Staatspapieren uns beschränken, um die Lage von Jahr zu Jahr zu verschlimmern? Und sind wir des Credits im Auslande immer sicher?

Nehmen wir an, das Pari der Banknoten sei hergestellt, der Bann sei gehoben. Die Bank, um ihren Baarvorrath nicht einzubüssen, vielleicht um Metall vom Ausland anzulocken, erhöht ihren Discont über das Mass aller andern Banken der Welt. Wie sollen sich die gänzlich leeren Kanäle des Verkehrs mit Silber auf die Dauer füllen, um das augenblickliche Pari zu einem bleibenden zu machen? Wird nicht, wie wir es schon erlebt haben, der durch die Verhältnisse bedrängte Aufsaugungsprocess von neuem beginnen, und wenn auch der Schein gerettet wird, und die Bank eine gewisse Solvenz bewahrt, wird sich nicht ein so hoher Zinsfuss einbürgern, dass Gewerbe und Handel die ärgsten Nackenschläge empfangen werden? In dem Moment, da das Patent des Zwangscourses erlischt, stehen wir ungewappnet, oder nur schlecht gerüstet gegen die Metallausfuhr da.

Als die Bank von England vier Jahre nach dem Ende der napoleonischen Kriege ihre Restriction aufhob, war der auswärtige Handel des Inselreiches schon längst in vollster Blüthe; Export und Import nahmen einen raschen Aufschwung, und die Wechselcourse waren dem Lande günstig. Niemand wird sich aber unterfangen

wollen, zu glauben, dass wir bei unserem heutigen auswärtigen Handel der ernststen Gefahr werden begegnen können, die uns dann erst recht droht, wenn wir einmal das Pari der Banknoten erreicht haben werden.

Darum scheint es so wichtig, alle Sorgfalt auf die rasche Entwicklung des auswärtigen Handels zu wenden, der freilich nicht blühen wird, wenn nicht wirthschaftliche und politische Freiheit des Staates auch das ganze innere Leben durchdringt, der aber die Kraft hervorruft, die kommenden harten Zeiten der Regeneration des Geldwesens leichter erträglich zu machen.

Sehen wir uns nun die Grösse unseres auswärtigen Handels an. Im Jahre 1863 belief sich, ohne die Bewegung in edlen Metallen, unsere

Einfuhr auf einen Werth von fl. 233,5 Millionen,
Ausfuhr „ „ „ „ 281,3 „

Der Handel des Zollvereins dagegen war schon 1861

Einfuhr fl. 600 Mill.
Ausfuhr „ 530 „

der von Frankreich:

1862 Einfuhr fl. 850 Mill.
Ausfuhr „ 875 „

der von England:

1863 Einfuhr fl. 2480 Mill.
Ausfuhr „ 1950 „

Vergleichen wir, unter Berücksichtigung der Bevölkerungsziffern, diese Angaben mit einander, so ergibt sich in runder Summe

auf 1 Million Einwohner in	Oesterreich	Einfuhr	6 Mill. fl.	Ausfuhr	8 Mill. fl.
„ „ „ „	Zollverein	18	„ „	16	„ „
„ „ „ „	Frankreich	23	„ „	28	„ „
„ „ „ „	England	82	„ „	65	„ „

Diese Ziffern beweisen den Abstand, in dem wir uns befinden. Aber weit entfernt, dadurch entmuthigt zu werden, gelangen wir, wenn wir das Jahr 1851, das letzte vor der Tarifreform, zur Vergleichung heranziehen, zu der Ueberzeugung, dass dennoch ein bedeutender Fortschritt gerade seit dieser Zeit stattgefunden hat.

Damals betrug die

Einfuhr nur fl. 156 Mill.

Ausfuhr „ „ 163,9 „

Es ist mithin eine Steigerung in der

Einfuhr um 77,5 Mill. oder beinahe 50 %

Ausfuhr „ 117,4 „ „ über 71 %

eingetreten.

Nun mag man dem Einfluss des Agios auch immerhin einen bald hemmenden, bald fördernden Antheil an der Handelsbewegung zugestehen; so sind doch die Zeiträume lang genug, und die Zunahme hat so constant stattgefunden, dass man jedenfalls ein natürliches Wachsen des Handels zugeben wird. Diese allgemeinen, den gesammten Handel über unsere Grenzen umfassenden Ziffern, erhalten aber noch einen besonderen Werth durch die erfreuliche Thatsache, dass in einzelnen Branchen der industriellen, durchweg aber in der landwirthschaftlichen Thätigkeit sich wirklich der entschiedene Wille zeigt, das Ausland aufzusuchen, während andererseits wieder die Consumtion der östlichen Länder das Bedürfniss reichlicherer und billigerer Versorgung mit Industrieerzeugnissen hat, die im Inlande noch nicht preiswürdig und quantitativ genügend hervorgebracht werden.

Jede Bemühung also, dem auswärtigen Handel vermehrte Gelegenheit zu seiner Ausbreitung zu geben, würde in einzelnen und sehr beachtenswerthen Elementen der Bevölkerung ein bereitwilliges Entgegenkommen finden, wenn auch von anderer Seite her sich noch immer Vorurtheil und Gewohnheit an die eingebildete Selbstgenügsamkeit des Reiches klammern werden.

So erscheint uns die commercielle Lage des Reiches, und dies ist, unserer Auffassung nach, die Bedeutung, welche dem auswärtigen Handel als dem Spiegel zukommt, in dem sich beinahe jede Form der nationalökonomischen Thätigkeit des Landes auch dem weniger kundigen Auge zu erkennen gibt. Indem wir keiner Art der Verkehrsthätigkeit von ihrem Werth etwas zu nehmen versu-

chen; indem wir den inneren Verkehr in seiner ganzen Wichtigkeit vollkommen würdigen: können wir, auch nachdem wir die Urtheile aller grösseren Handelskammern, die Ansichten der gewiegtsten und erfahrensten Industriellen und Kaufleute des Inlandes eingeholt, nicht anders als der Ueberzeugung Ausdruck verleihen, dass eine der wirksamsten Stützen der gesammten wirthschaftlichen und finanziellen Existenz des Staates die aufmerksamste Pflege des auswärtigen Handels ist.

Indem wir nun an die Mittheilung der Ergebnisse unserer Prüfungen und Untersuchungen gehen, wünschen wir auseinanderzusetzen:

1. in möglichster Kürze die allgemeinen Erscheinungen im Verkehre in Oesterreich;
2. die Erscheinungen, welche im Handel über die österreichische Küste zu Tage treten;
3. die Mittel zur Besserung.

Allgemeine Erscheinungen in Oesterreich.

Von dem österreichischen Handel und der Gewerbsthätigkeit unseres Landes sprechen, ohne der leidigen Valuta zu gedenken, ist eine Unmöglichkeit. Wohin wir auf dem Felde der commerciellen und industriellen Thätigkeit blicken; so tritt uns überall die Unsicherheit des Courses unserer papiernen Zahlungsmittel entgegen. Grosse Bezüge vom Ausland sind mit einem Risiko verbunden, dessen Prämie die Waare vertheuert; der Export ist oft nur von dem Steigen der Wechselcourse abhängig, und was das Land als eine Calamität betrachten muss, gilt als ein Nutzen für den einzelnen Exporteur. Die Industrie ist in der Anschaffung grosser Vorräthe gehemmt; denn sie kann morgen vielleicht billiger kaufen, was sie heut theuer bezahlt. Der Fabrikant des Zollvereins, Frankreich's und aller andern Länder mit stabiler Valuta speculirt beim Ankauf der Rohstoffe auf die Preise allein; der österreichische muss immer auch noch den Cours seines Zahlungsmittels im Auge behalten. Die ganze Basis, auf der er Buch und Rechnung für Einkäufe, Vorräthe und Absatz führen muss, schwankt, wenn die Wechselcourse und die Banknoten anfangen, sich auf- oder abwärts in Bewegung zu setzen. Wer auch immer nur ernstlich an die Prüfung des Bodens ging, auf dem unsere gesammte wirthschaftliche Production ruht, der kam zu der Ueberzeugung, dass keines Landes Gewerbefleiss mit schwereren Hindernissen zu kämpfen hat, als der Oesterreich's. Wo jeder Tausch an einem Werthmesser vollzogen wird, der selber ein Gegenstand des Schwankens geworden, der von den Conjecturen der Politik im Innern und Aeussern, von der Ebbe und Fluth des Geldmarktes und der Staatscassen bewegt wird; da gebricht es an einer der wesent-

lichsten Vorbedingungen für die Entfaltung eines grossen Verkehrs, und die Zeiten der Münzverschlechterungen scheinen zurückgekehrt.

Allein dieses Uebel, so schwer es auch auf dem Lande lastet, es geht doch hoffentlich seinem Ende entgegen, und wie vielseitig auch die Bedenken gegen jede weitere Ausdehnung des Verkehrs, namentlich nach aussen, unter den trostlosen Schwankungen der Valuta ausgesprochen wurden; so glaubte doch das Comité, angesichts zahlreicher Erscheinungen, die trotz der Valuta zu Tage getreten, dieser letzteren nicht einen solchen Rang zugestehen zu sollen, dass es jeder anderen Wahrnehmung nur eine nebensächliche Bedeutung beilegte. Gegen das Valutaleiden ist die langsam schaffende wirthschaftliche Thätigkeit des Volkes machtlos, sobald es sich um plötzliche Herstellung handelt, und nur grosse finanzielle Operationen könnten, jedenfalls nicht ohne die bedeutendsten Opfer nach allen Seiten hin, die Währung mit einem Male wieder herstellen.

Es ist schon in der Einleitung von der Valuta die Rede gewesen, und es wird leider noch Gelegenheit genug sein, ihrer ferner zu erwähnen. Aber constatiren muss man hier, dass ihr schädlicher Einfluss in all' und jedem volkswirthschaftlichen Bestreben des Landes zu erkennen ist.

Die Untersuchungen und Erhebungen, welche das Comité in der Lage war, zu machen, haben in ihm die Ansicht mehr und mehr bestärkt, dass zunächst die landwirthschaftliche Production Oesterreich's das dringende Bedürfniss fühlt, die Absatzwege nach dem Ausland vermehrt zu sehen. Ungarn zumal, das bis jetzt mit seinen Getreideernten und Mahlproducten, eine einzige grosse Ausnahme abgerechnet, hauptsächlich nur immer auf die Versendung über die Zollvereinsgrenze angewiesen war, dessen Weine fortwährend wie ein todtes Capital im Lande ruhen, hat den berechtigten Wunsch, seine Rohstoffe und die Erzeugnisse der landwirthschaftlichen Industrie auf den Weltmärkten zur Concurrenz gestellt zu sehen, und es verlangt, wohl wissend, dass, wohin ein Export, von da auch bei natürlicher Entwicklung ein Import sich bildet, die leichtere Zufuhr von fremden Erzeugnissen. Grosse Branchen der Industrie halten sich heut ebenfalls schon für stark genug, mit ihren Fabrikaten die scharfe Concurrenz anderer, im Allgemeinen viel mehr vorgeschrittener, Länder zu

bestehen. Die Schafwollindustrie setzt ihre Erzeugnisse nach deutschen und über die Nordseehäfen nach transatlantischen Ländern ab; die Fabrikanten in Brünn erklären, dass ihre Waare trotz der Ungunst der Zeiten den Weg bis nach Amerika längst gefunden habe. Die Rübenzuckerindustrie hat sich auf den Trümmern der Colonialzuckerraffinerie erhoben und drängt mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln, in das Ausland, und, in der That, sie wird einer der wesentlichsten Hebel sein, die an der Vergrößerung unseres gesamten Exportes mitwirken. Dieser Zweig unserer vaterländischen Gewerbsthätigkeit wird, nebenbei bemerkt, am klarsten den Beweis liefern können, dass die Industrie bei uns, wie anderwärts, beginnen muss, die Conjunctionen des inländischen Absatzgebietes durch Schaffung eines auswärtigen Marktes zu ertragen.

Ausser diesen beiden, eines Massenexports fähigen, Fabrikaten, erscheinen aber noch Glas-, Eisen-, Quincaillerie- und Lederarbeiten als hervorragende Artikel der Ausfuhr, auf deren Vervollkommnung im Einzelnen freilich noch Manches zu verwenden ist, die aber rasch jene für den Weltmarkt erforderliche Preiswürdigkeit erlangen würden, wenn ihnen die Stütze eines übermässigen Eingangszolles entzogen wäre.

Lässt man nicht aus dem Auge, dass die Nachwirkungen eines widernatürlich prohibirenden Zollsystems und der bis vor Kurzem noch gefesselten Gewerbsthätigkeit auch in einer Reihe von Jahren nicht gänzlich beseitigt werden können; so ist es immerhin erfreulich, feststellen zu können, dass Material genug vorhanden ist, um die Hoffnung eines steigenden Exportes und damit einer wachsenden Zufuhr als eine begründete erscheinen zu lassen.

Der auswärtige Handel bewegt sich nun allerdings hauptsächlich über die Grenzen nach dem Zollverein. Das Differentialzollsystem begünstigt den Verkehr an der deutschen Grenze, die früh vollendeten Eisenbahnen, die Anregung, welche aus der steten Berührung mit dem industriell weit vorgeschrittenen Zollverein für die Fabrikanten unserer nördlichen Provinzen entstand, endlich das Entgegenkommen, welches unsere Industrie in norddeutschen Handelshäfen fand, wenn es sich um den Export handelte — Alles dies trug dazu bei, den Verkehr mit dem Zollverein lebhafter zu entwickeln. Nach und von der Türkei war der Handel freilich auch bedeutend, aber wie verschieden war er in seiner Rückwirkung auf den Gewerbs-

betrieb des Inlandes. Während der Handel mit dem Zollverein fördernd und anspornend, steigend in der Bedeutung der Ziffern sich erwies, nahm der nach der Levante ab, und ist im Begriff, der Concurrenz des Zollvereins, der Schweiz, Frankreich's und England's zu unterliegen. Ebenso liess der Handel über Triest nach.

So ist es mit dem Detail unseres äussern Handels beschaffen.

Können wir uns aber darüber wundern, wenn wir auf die Bedingungen und Voraussetzungen blicken, unter denen der Landwirth und der Bergmann, der Fabrikant und der Kaufmann in Oesterreich arbeiten? Alle Schätze der Welt, welchen Werth kann man ihnen beilegen, wenn sie nicht zugänglich gemacht werden, wenn zu ihrer Hebung keine oder unzulängliche Hilfsmittel bereit liegen. Die Klage über Mangel an Communicationen ist eine allgemeine. Ein Land, das nur 800 Meilen Eisenbahn auf einer Fläche von 11,700 Quadratmeilen enthält, während in Preussen z. B. auf 5000 Quadratmeilen schon 825 Meilen Bahn kommen, ist unleugbar unzureichend mit dem wichtigsten Transportvehikel versorgt. In Ungarn gebricht es an einem ausgebildeten Netz praktikabler Chausséen, und der Bezug aus den reichsten Getreidekammern wird dadurch vertheuert. Ebenso unvollkommen sind die Wasserstrassen; nur die Donau und Elbe sind fahrbar, die ebenso wichtigen Nebenflüsse der ersteren sind nicht regulirt und grossentheils nicht zu passiren. Kanäle sind in so geringer Ausdehnung vorhanden, dass nur $\frac{3}{5}$ Meilen Länge auf 100 Quadratmeilen kommen, während die Verhältnissziffer in Belgien z. B. $10\frac{3}{4}$ ist.

Auf keinem Gebiete der Volkswirthschaft ist vielleicht in den letzten Decennien so viel geschehen, wie auf dem des Eisenbahnbaues. Allein gerade, was geleistet ist, zeigt, wie viel noch zu thun übrig bleibt. Die Maschen des Netzes sind so weit, dass überall die grössten Lücken zu füllen sind. Aus den ungenügenden Communicationsmitteln aber sind die hohen Frachten zu erklären, über die alle Welt Klage führt. Nur nothdürftig ist die Hauptstadt des Reiches mit den Zollvereinsländern und mit dem Meere verbunden. Die segenbringende Concurrenz der Linien fehlt beinahe ganz. Ein schweres Monopol, der Nordbahn bei ihrer Gründung zugestanden, macht diese Bahn vielfach zu einem Hinderniss grösseren Wettseifers vom Norden nach Wien. Weil die Nordbahn die österreichische (nördliche) Staatsbahn in sich aufnimmt, dictirt sie eigentlich die

Frachtsätze vom Norden her, und sie ist es, die auf ihrer Strecke von Oderberg bis Wien dem Kohlenhandel und damit der gesammten Industrie Oesterreich's die tiefsten Wunden schlägt. Als Verführerin der vorzüglichen schlesischen Kohle zieht sie gleichmässig aus ihrer günstigen Lage und aus der Inferiorität der meisten, bis jetzt zu grösserem Verbrauch aufgeschlossenen und zugänglich gemachten, Kohlenlager des Inlandes einen ungeheuren Nutzen. Sie vor allen andern Bahnen scheint berufen, dem Consum von Kohlen und dem Handel mit diesem Brennstoff, wie indirect dem Aufschluss inländischer Minen den kräftigsten Anstoss geben zu können und der Industrie die grösste Hilfe zu gewähren. Würde ihre Verwaltung einen freieren Standpunct einnehmen; würde sie sich zu einer namhaften Herabsetzung ihrer Kohlentarife und zu einer Modification der Verträge mit preussischen Kohlenminen herbeilassen: so würde sie in dem ganzen Kohlen-geschäft eine Umwälzung hervorbringen, die man vergeblich von anderen Bahnen verlangt. Mit billigen Kohlen könnte sie die mähri-sche und n. ö. Industrie reichlich versorgen, und sie würde dadurch dem sehr begründeten Rufe nach billigem Brennstoffe, welchen alle Landestheile den Bahnen gegenüber erheben, eine thatsächliche Unter-stützung leihen, die endlich auch die am schwersten hörenden Bahndirectionen zur Erkenntniss bringen müsste. Was die Nordbahn heut, im Geleise einer von der Zeit und von trügerischer Erfahrung sanctionirten Gepflogenheit verharrend, zu sein scheint, eine Kohlen-bahn nämlich, das würde sie dann erst werden, wenn sie die Wohl-that ihrer Lage der heimischen Industrie im ausgedehnten Massstabe durch Herabsetzung ihres Kohlentarifs nutzbar machte.

Dies eine, gewiss gewichtige und vielfach schon denjenigen Personen, die mit der Stellung der Industrie vertraut sind und den monopolistischen Geist unserer sämmtlichen Bahnverwaltungen ohne Vorein-genommenheit zu erkennen vermögen, bekannte Beispiel genügt, um einen Begriff von der Unzulänglichkeit unseres heutigen Bahnnetzes zu geben. Wo keine Concurrenz ist, da ist kein Leben, da entwickelt sich die Tariftyrannei trotz aller von der Regierung festgestellten Maximalsätze eben bis zu diesen fast mit Naturnothwendigkeit.

Während übrigens im Norden des Reiches, wenn auch nicht ganz bis Wien, die Concurrenz der Verkehrslinien nicht völlig aus-geschlossen; während namentlich Böhmen in löblicher Entwicklung begriffen ist: sind die südlichen Provinzen höchst kümmerlich be-

dacht. Nur eine einzige Bahn leitet den Verkehr vom Meere bis in das Herz der Monarchie, und diese Bahn ruht mit allen zwischen der Donau und der Westgrenze des Reiches bis jetzt bestehenden Eisenstrassen in den Händen einer einzigen Gesellschaft. Wie sehr sich nun die Erfahrungsregel, dass eine grosse Verwaltung sparsamer und einfacher sei, als mehrere kleinere, bei der Südbahn wieder bewahrheiten mag; so bleibt es doch unzweifelhaft eine ebenso grosse Wahrheit, dass, wenn die Transportmittel eines ganzen Gütergebietes zur Domaine eines einzigen Willens gemacht werden, die Concurrenz, welche die Zweiglinien, — im Fall der Südbahn die Sisseker Bahn mit der Kanischaer, die letztere zum Theil mit der Pragerhof-Wiener, — einander machen könnten, nicht entstehen kann, weil ein raffinirtes Abwägen der Vortheile einer Richtung mit denen der andern den belebenden Wetteifer nicht möglich erscheinen lässt.

Nur allzusehr fühlt dies der Verkehr der südlichen Provinzen, und die fortwährenden Streitigkeiten mit der Südbahn, die oft einen wenig erfreulichen, zum Theil persönlich-gehässigen Charakter annehmen, beweisen es. Von den seitlichen grösseren Verbindungen nach Ungarn und Siebenbürgen in der einen und nach den Alpenländern in der andern Richtung, lässt sich bis jetzt nur hoffen, dass sie einmal ausgedehnter werden mögen. Heut hat man für sie aber nur Wünsche und den Ausdruck des Bedauerns, dass sie zu spät begonnen sind und vollendet werden.

Ganz ebenso allgemein aber sind die Klagen über die Höhe des Zinsfusses. Der österreichische Fabrikant arbeitet mit einem Gelde, das ihm fast um die Hälfte theurer zu stehen kommt, als dem zollvereinsländischen, dem schweizerischen, dem französischen und beinahe jedem andern. Ueberall begegnet man der Aeusserung, dass der erste Lebensnerv, billiges Capital, dem Gewerbtreibenden fehle. Wo bis zu 7 und 8 % und selbst mehr für die Benutzung von Betriebscapital gezahlt werden muss, ist der Hauptgrund zur Vertheuerung der Waare schon gegeben, oder der Unternehmergewinn wird so erheblich geschmälert, dass die Arbeit als nicht lohnend betrachtet wird. Die Ursache des hohen Zinsfusses selbst für die sichersten Anlagen im Gewerbsbetrieb liegt nicht fern, und ist so bekannt, dass es genügt, auf sie nur hinzudeuten. Es ist dies die üble Lage, in der sich der Staatscredit befindet. Wenn der Capitalist bei Placirungen in Staatspapieren mühelos 6½—7 und mehr %

gewinnen kann; so hat er wenig Neigung, sein Vermögen in der Industrie, die der Conjunction ausgesetzt ist, fest anzulegen. Beim Kauf von Staatspapieren läuft der Capitalist zudem keine Gefahr, nach den Bestimmungen des Wuchergesetzes beurtheilt zu werden, das ungeachtet der Thatsache, dass es überall von Staatswegen direct und durch Privilegien einzelner Bankinstitute durchlöchert wird, zum Verderben der Industrie fortbesteht. Das Verwendung suchende Capital wird bei einem solchen Zustand der Dinge dem Gewerbfleiss entzogen, und, anstatt ihn zu befruchten, wird es in den sterilen Fondshandel getrieben.

Zum Unglück ist nun aber noch die Capitalbildung in keinem Lande eine so langsame, wie in Oesterreich. Beweis dafür die Thatsache, dass Staats- und Privatunternehmungen sich grösstentheils an das Ausland wenden müssen, um sich die nöthigen Capitalien zu verschaffen. Nicht mit Unrecht sucht man die Erklärung für diese traurige Erscheinung in der so hoch gegriffenen Besteuerung beinahe aller Kundgebungen wirthschaftlicher Thätigkeit. Die Anspannung der finanziellen Kraft des Landes hat in den letzten Jahren ungemein zugenommen. Bei der zur Deckung unabweisbarer Staatsbedürfnisse nothwendig gewordenen Erhöhung der alten Abgaben und der Einführung neuer Steuern konnte das richtige Verhältniss zu den Fortschritten des Volkswohlstandes nicht berücksichtigt werden. Obwohl es schwer ist, erschöpfende Daten in dieser Beziehung zu geben; so mögen doch einige hier angeführt werden, aus denen im Grossen und Ganzen ein Schluss gestattet ist.

Es betrug die Güterbewegung auf allen österreichischen Eisenbahnen:

1858 (Länge 614 Meilen)	103,659,072 Ctr.	pr. Meile 168,825 Ctr.
1862 („ 752 „)	177,137,562 „	236,555 „

die Zunahme belief sich also in den vier Jahren auf 39 %.

Es betrug ferner der Consum von:

	Kaffee	Zucker	Eisen	Baumwolle
1858 Ctr.	428,300	ca. 1,628,000	ca. 8,600,000	972,100
1863 „	405,700	„ 1,550,000	„ 6,700,000	410,700

Die Bewegung stellt sich mithin folgendermassen heraus:

die Güterbewegung auf den Eisenbahnen stieg in vier Jahren um 39,0%, der Consum von Kaffee stieg in fünf Jahren unter Berücksichtigung der

			verminderten Einwohnerzahl um	2,1%		
„	„	Zucker stieg	idem	idem	„	2,6%
„	„	Eisen fiel	idem	idem	„	16,0%
„	„	Baumwolle fiel	idem	idem	„	54,0%

(Für letzteren Artikel entscheidet freilich der Krieg in Amerika; wenn indess auch andere Stoffe, wie Wolle und Flachs dafür im Verbrauch zunahmen, so ist doch ein Ausfall von über die Hälfte kaum in einem andern Lande mit Baumwollindustrie vorgekommen.)

Hiermit vergleiche man nun die Zunahme der Steuern. Diese betrugen bei einer Bevölkerung von

37,2 Mill.	im Jahre 1858	fl. 253,9 Mill.
34,5 „	„ 1863	„ 288,8 „

Die hierin liegende Zunahme ist nur mit Hilfe der bekannten Steuererhöhungen und Vermehrungen gemacht worden. Sie ist kein Product der natürlichen Entwicklung, sondern das Ergebniss einer straffen Anspannung, die vor der Hand nicht mehr weiter getrieben werden kann.

Scheinbar hat die Steuer nur um ca. 14 % zugenommen. Allein 1858 besass Oesterreich noch die Lombardei mit einer Einwohnerzahl von 2,75 Mill. mehr, und da man in jenem Jahre pr. Kopf fl. 6. 8 kr. Steuer zahlte, so beliefen sich die Gesamtsteuern für Oesterreich mit Ausschluss des später abgetretenen Theils der Lombardei nur auf fl. 235,2 Mill. Die Vermehrung betrug in Wirklichkeit weit über $\frac{1}{5}$ oder 22 %.

Schon als Herr v. Czörnig sein Buch über das österreichische Budget von 1862 schrieb, stellte sich das Steuerverhältniss bei verschiedenen Ländern Europa's in folgender Weise. Man zahlte pr. Kopf

	indirecte	directe	und Totalsteuern
in Oesterreich	fl. 6,45	3,08	9,53
„ Frankreich	„ 11,83	3,68	15,51
„ Preussen	„ 6,32	2,47	8,79
„ England	„ 18,62	4,62	23,24
„ Belgien	„ 6,79	3,02	9,81

Seitdem haben sich die Ziffern keineswegs günstiger gestaltet. Sie aber reichen allein schon aus, um den Beweis zu führen, wie stark Oesterreich bei seinen, weit unter den wirthschaftlichen Zuständen von Preussen und Belgien stehenden, Verhältnissen mit Steuern belastet ist. Ueber England's und Frankreich's höhere Abgabenquote bedarf es keines Wortes der Erläuterung. Wo der individuellen Arbeitsfähigkeit so freier Spielraum, wie auf den britischen Inseln, gelassen ist; wo die agrarische Gesetzgebung und die Gewerbefreiheit eine so vollkommene Kräftigung der ernährenden Elemente des Volkes geschaffen haben, wie in Frankreich: da ist die Steueranspannung nicht übermässig. Aber schon Belgien mit seiner nicht viel höheren Besteuerung als Oesterreich, zu welchen Betrachtungen regt dies Land an. Belgien, das wegen seiner eigenthümlichen Lage und der Befürchtung vor Absorbirung durch einen seiner Nachbarn auf Befestigungen und für Militär und Flotte den bedeutenden Betrag von fl. 2,89 pr. Kopf verwendet, während in Oesterreich nur fl. 0,13 mehr, d. i. fl. 3,03, für denselben Zweck entfallen, Belgien mit seinem gewaltigen Gewerbefleiss und seinem rasch wachsenden Handel zahlt nur 28 kr. pr. Kopf mehr als wir. Preussen endlich, das der Natur wenig, der Thätigkeit seiner Angehörigen so viel verdankt, dessen Industrie die Concurrenz mit der englischen und französischen auf den Weltmärkten erfolgreich aufnimmt und das seine Grenzen dem Import des Auslandes weit öffnet, bleibt mit 74 kr. unter dem Ziffersatz Oesterreich's.

Gegen diese Zahlen und gegen das, was sie ausdrücken, lässt sich kein Einwand erheben. Die Besteuerung ist in unserem reich gesegneten, aber wirthschaftlich ganz unentwickelten und ohne Anregung gelassenen Lande eine schwere. Ihr Druck wird nur dadurch weniger fühlbar gemacht werden können, dass man alle Schleusen, welche den Volkswohlstand heut noch hemmen, öffnet. Ein ökonomisch und finanziell erst im Werden begriffenes Land kann nur mit Opfern diese Steuern ertragen, und ganz besonders ist es eine ähnliche Steigerung der Abgaben, wie wir sie in den letzten fünf Jahren erlebt haben, auf die Dauer auszuhalten kaum im Stande. Die Verzehrungssteuern, die man so oft als ein Kriterium der Lage des Volkswohlstandes ansieht, sind in den letzten vier Jahren, wenn man sie näher betrachtet, eher geeignet, ein Zeugniß gegen, als für den Fortschritt des Wohlbefindens der Bevölkerung abzulegen.

Die gesammten Verzehrungssteuern ergaben, seitdem die Kriegszuschläge eingeführt sind (wobei das Jahr 1859 unberücksichtigt bleibt, weil in demselben diese Zuschläge nur sechs Monate in Wirksamkeit waren), zwar in den Verwaltungsjahren

1860	fl. 52,759,396
1861	„ 48,259,622
1862	„ 54,603,588
1863	„ 61,013,370,

allein man sehe sie nur im Einzelnen an. Die Steuern waren

	von Zucker	Branntwein	Bier	Wein	Fleisch	and. Objecten
1860	5,113,400	14,242,062	15,709,986	6,354,878	6,640,747	4,698,323
1861	5,759,707	12,102,280	13,495,699	5,929,259	6,053,102	4,919,575
1862	5,587,838	13,858,388	16,367,920	7,065,889	6,694,587	5,028,966
1863	10,144,943	15,764,690	16,471,141	6,331,732	5,951,930	6,348,934

Nur Zucker ist es eigentlich, bei dem ein grosser Aufschwung der Einnahme ersichtlich wird, und dies verdankt man zum nicht geringen Theil, der für das Verwaltungsjahr 1863 eingetretenen Erhöhung des Steuerzuschlages um die Hälfte, allerdings auch der grösseren Production. Bei den andern Consumtionsartikeln ist die Vermehrung aber nur von mässigem Belang, oder sie ist, wie bei Wein und Fleisch, den für die österreichischen Völker so nothwendigen Nahrungsmitteln, gar nicht vorhanden. Muss das nicht als ein starker Beweis dafür gelten, dass der Volkswohlstand in den letzten Jahren nicht zugenommen hat?

In der That, die jetzigen Steuern sind der wirthschaftlichen Entwicklung wenig förderlich. Sie sind aber auch hemmend. Die Strenge, mit der bei der Auflegung und namentlich bei der Einhebung einzelner directer Steuern, darunter der Einkommensteuer, vorgegangen werden muss, und das hohe Ausmass derselben, ebenfalls in den letzten Jahren, sind der Bildung von Capitalien hinderlich. Die Steuern treffen in den Fällen, wo sie es sollen, nicht allein mehr das Einkommen; sondern sie greifen das Vermögen an. Wie soll Oesterreich bei solchen Verhältnissen jemals zu einem an Capital reichen Lande werden, das seine Staatsschuld zurückkaufen könnte, und dessen Zinsfuss ein niedriger wäre?

Ausser der lauten und berechtigten Klage über die Höhe des Zinsfusses und den Druck der Steuern tritt uns aber noch eine an-

dere nicht minder begründete, die Klage über den grösstentheils noch sehr tiefen Stand der allgemeinen und speciell der wirthschaftlichen Bildung entgegen. Der Mangel an wirklich bildendem Primärunterricht ist ein nur zu sehr gefühlter. Vielfach in den Händen Solcher liegend, die selbst ohne wahren Beruf und richtige Vorbildung zum Lehren hingestellt sind, scheint er durchschnittlich nicht derart zu sein, dass er selbst bei gutem Willen der aus den Schulen für das praktische Leben Entlassenen die Mittel späterer Fortbildung böte. Die geringe Fähigkeit eines grossen Theils unserer industriellen Arbeiter, sich in solchen gewerblichen Branchen zu bewegen, in denen eine gewisse geistige Thätigkeit nicht entbehrt werden kann, spricht leider zu sehr hiefür, und die Thatsache, dass sogar für die gemeinen Arbeiten fremde, namentlich deutsche und belgische Arbeiter herbeigezogen werden mussten, dient zur Bestärkung. An Fachschulen niederen Grades, wie sie für Arbeiter in den Ländern des Zollvereins bestehen, scheint es auch beinahe ganz zu fehlen. Nur hier und da mögen in den nördlichen Kronländern, Böhmen und Mähren, die überhaupt mehr in Contact mit den deutschen Staaten kommen, einige Anläufe zu technischen Hilfsschulen gemacht worden sein. Die höhere kaufmännische, technische und landwirthschaftliche Bildung muss, wie es den Anschein gewinnt, gleichfalls nicht allen Bedürfnissen entsprechen, denn auch bei Anstellungen auf den Comptoirs, als Fabrikleiter, Güterverwalter u. s. w. erhalten, wie die tägliche Erfahrung lehrt, Ausländer, die gute Schulen besucht haben, noch immer den Vorzug.

Die Folgen des mangelhaften Unterrichts äussern sich aber bei dem gewöhnlichen Arbeiter und beim Bauer, der durch seine agrikole Thätigkeit so erheblich mit an dem Gedeihen des Volkswohlstandes Theil zu nehmen berufen wäre, nicht allein in der geringeren Anstelligkeit und in der Unbehilflichkeit, mit der sie dem Beispiel anderer, mehr vorgeschrittener Leute folgen, sondern auch in moralischer Hinsicht, und in dieser Beziehung wirken sie nicht minder auf die wirthschaftliche Arbeit zurück. Die ziemlich weit verbreiteten Beschwerden über nur zu häufig vermisste Sparsamkeit, über die Lust am Spiel in der kleinen Lotterie, die den gemeinen Mann vom Glück erwarten lässt, was er nur der Arbeit verdanken soll, und über den Mangel jener Nüchternheit, die den zollvereinsländischen und italienischen Arbeiter auszeichnet, würden wahrscheinlich seltener vor-

kommen, wenn die Primärschule einen soliden Grund zur Selbsterziehung gelegt hätte und Fortbildungsanstalten den natürlichen Anlagen des Volkes neue Nahrung zuführten, indem sie das Interesse an der Arbeit erhöhten und einen wohlthätigen Wetteifer weckten. Das würde auch wohl das kräftigste Mittel sein, dem in vielen Theilen des Landes bestehenden, mit selbstgeschaffenen Feiertagen getriebenen, Unfug ein Ende zu machen. Mittheilungen zufolge, die keinen Zweifel erlauben, kommt es in einzelnen Gegenden der inneren Provinzen vor, dass 120 bis 150 Tage im Jahre als Fest- oder Ruhetage betrachtet werden. Dadurch gehen aber, die gebotenen Festtage abgerechnet, 60 bis 90 Tage der productiven Arbeit verloren, und wenn man auch nur einen Taglohn von 25 kr. für den Mann annimmt; so verliert der Einzelne im Jahr 15 bis 22 Gulden. Wäre der Gebrauch der überflüssigen, auf ein faules und gemeinschädliches Herkommen sich stützenden Feiertage ein allgemeiner — und er ist leider sehr verbreitet — so müsste das Land, bei einer im Taglohn arbeitenden Bevölkerung von vielleicht 4 Mill., im Jahre 60 Millionen Gulden weniger erarbeiten, als ein minder der Ruhe pflegendes. Auch wenn nur die eine Hälfte dieser Summe durch Nichtarbeiten eingebüsst würde; so könnte man wahrscheinlich die andere Hälfte auf die Ausgaben rechnen, die eben durch das unnöthige Feiern veranlasst werden.

Manche Bemerkung ist auch über das Verhalten der Regierung gegenüber den volkswirthschaftlichen Interessen gemacht worden. Die erste Anforderung, welche der Gewerbs- und Handelsbetrieb eines Landes an die Behörden mit allem Recht stellen kann, ist die einer raschen Erledigung Dessen, wozu es der amtlichen Billigung bedarf. Wenn der Kaufmann und der Industrielle es dort, wo sie ihrer eigenen Kraft zum Schaffen vertrauen, am liebsten sehen, wenn Niemand sich um sie kümmert; so wünschen sie, dass, wo die Einmischung nöthig wird, Raschheit und Präcision der Erledigung sichtbar werden. Was aber erfahren sie, wenn es sich z. B. um Concessionirung einer Actiengesellschaft handelt? Sollen wir Beispiele anführen, dass Gesellschaften geradezu deshalb sich nicht mehr bildeten, weil der schleppende Gang der amtlichen Erledigung ihre Constituirung erst dann zulässig machte, als die Conjectur, welche sie benutzen wollten, vorüber war? In jedem Falle aber verzögert sich, weil langjährige Uebung das Verfahren beinahe legalisirt hat, weil kein prä-

cises, von Fachmännern ausgearbeitetes, Gesetz bis jetzt bestand, die Concessionirung und an die Stelle eindringlicher Prüfung und rascher Entschliessung hatte sich die ganze Schwerfälligkeit der nicht ineinandergreifenden bureaukratischen Maschinerie der verschiedensten Centralbehörden gesetzt. Nicht minder nachtheilig wirken, um in dieser Hinsicht noch Eines zu erwähnen, die allzuvorsorglichen Baugesetze für die Industrie. Mit welcher Schnelligkeit, mit welchem geringem Aufwand von Mitteln baut man im Zollverein und in andern Ländern Fabriken auf. Bei uns dagegen gründet man Spinnereien scheinbar für die Ewigkeit, und zwingt den Fabrikanten zu Spesen, die sein Concurrent im Auslande nicht kennt. Eine zum Theil sehr ungenügende Hypothekar - Gesetzgebung erschwert ferner in einzelnen Provinzen den ohnehin theuern Boden-Credit und thut reichlich das Ihrige, die Lage der Industrie nicht zu erleichtern.

Wie in all' diesem, so und noch in erhöhtem Masse zeigt sich die Unbehilflichkeit unserer alten Gesetze in dem Gange der Handelsprocesse. Gerichtliche Procedures, die zehn Jahre dauern, sind keine Seltenheit; die Langsamkeit und die daraus entspringende Kostspieligkeit solcher Processe haben eine gewisse traurige Berühmtheit erlangt. Beweis dafür, dass ein so gänzlich, auch in seiner Umgestaltung durch den Reichsrath verfehltes Gelegenheitsgesetz, wie das über das Ausgleichsverfahren, als eine relative Wohlthat angesehen werden konnte.

Bei der Betrachtung der allgemeinen Zustände des Verkehrs zeigt es sich also, dass

1. die Valutaschwankungen der raschen Entwicklung des Gewerbflusses und Handels oft im Wege stehen;
2. in mehreren Branchen der wirthschaftlichen Thätigkeit sich aber doch ein Drang nach Export und Import zeigt;
3. die Transportmittel, namentlich die Eisenbahnen, unzureichend und deshalb die Frachten zu hoch sind;
4. der Zinsfuss zu hoch ist;

5. die Steuern, weil sie, statt unter dem Mass der Entwicklung des Volksvermögens zu bleiben, dieses Volksvermögen selber angreifen, die Capitalsbildung hemmen ;
6. der Stand der allgemeinen und deshalb auch der wirthschaftlichen Bildung zu niedrig ist, und endlich
7. die administrative Thätigkeit und die legislatorischen Einrichtungen des Staates in ihrem heutigen Zustande unzulänglich sind.

Besondere Erscheinungen in den Küstenprovinzen des Reichs.

Wir haben kaum nöthig, darauf hinzuweisen, dass alle diejenigen Erscheinungen, welche in Oesterreich's auswärtigem Handel und an den Quellen wahrgenommen werden, aus denen er fließt, auch an der Küste unseres Staates zu Tage getreten sind. Specielle Erscheinungen indess lassen sich hier beobachten, und sie sind geeignet gewesen, die üble Lage, in der sich die wirthschaftlichen Verhältnisse befinden, noch zu vermehren und noch greller hervortreten zu lassen. An einzelnen Puncten der Grenze überhaupt, welche man, nicht unpassend, häufig als Einbruchsstationen bezeichnet hat, pulsirt oft das commercielle Leben eines Staates am raschesten und sichtbarsten; an den Hauptplätzen der Küste sollte dies immer der Fall sein. Glücklich daher der Staat, dessen Häfen das lebendige Bild eines Verkehrs zurückwerfen, der aus blühenden Fabriken und Gewerben, aus schwungvollem Handel und gesegneter Landwirthschaft seine Nahrung zieht. Man blicke auf Liverpool, auf Hamburg, Bremen, Antwerpen und Marseille, und man wird erkennen, welch' gewerblicher Flor, welch' kaufmännischer Geist in ihren Hinterländern wohnt. Auch die österreichische Küste gewährt ein Abbild unseres inländischen Verkehrs. Aber es ist leider nicht dasjenige des Zollvereins, Belgien's oder Frankreich's. Unsere langgestreckte Küste mit grösstentheils kraftvoller und gewandter seemännischer Bevölkerung kommt nur an drei Puncten, bei Fiume, Triest und Venedig, für den Verkehr nach und von dem Auslande in Betracht, und diese Häfen, obwohl sie eine sehr ungleiche Stufe

der Entwicklung einnehmen, geben, eben weil sie von den volkswirtschaftlichen Zuständen des Inlandes abhängig sind, und weil sie, wenigstens der bedeutendere von ihnen, unter der Herrschaft eines besonderen ökonomischen Entwicklungsganges stehen, dessen sogleich Erwähnung gethan werden soll, ein nur theilweise befriedigendes Bild.

Es ist ein natürliches Bestreben des Verkehrs, directe Wege und Verbindungen aufzusuchen. In allen weiter entwickelten Ländern hat sich mit Hilfe der Eisenbahnen und Dampfschiffe der Process, die Zwischenplätze zu umgehen, bereits vollzogen, oder er ist im vollen Zuge. Eine bedeutende commerzielle Umwälzung in verschiedenen, bis dahin in einzelnen Branchen des Zwischenhandels dominirenden, Häfen, selbst in manchen Centralpuncten dieser Gattung des Verkehrs in den Binnenländern haben wir deshalb vor sich gehen sehen, oder sehen sie sich augenblicklich vollziehen. Das ausschliesslich auf die Vermittlung zwischen dem grösseren Consumenten und dem Producenten angelegte Geschäft, das ohne bedeutendes Capital arbeitet, nicht im Stande ist, durch grosse Lager und reichhaltige Assortimente dem augenblicklichen Bedarf des Käufers zu genügen, bösst zusehends an Terrain ein. Die Erklärung dieser Erscheinung liegt in dem gerechtfertigten Streben, an Spesen zu ersparen, und hierzu zwingt die überall anwachsende Concurrenz. Klar ist es, dass mit dem Erstarken der Industrie, mit ihrer wachsenden Capitalskräftigkeit, die Umgestaltung des Handels zum Nachtheil der meisten Zwischenplätze nur befördert wird. Man darf sich daher nicht über gewisse Erscheinungen wundern, welche auch in Triest, dem wichtigsten der österreichischen Häfen, so vielfach unrichtig aufgefasst worden sind. Wenn der n. ö. Spinner von der Gelegenheit, welche ihm die Südbahn und die Dampfer von Bibby und der Lloydgesellschaft direct oder indirect bieten, sich mit Baumwolle in Liverpool, Smyrna oder Alexandrien unmittelbar und ohne Benützung des triester Händlers zu versorgen, Gebrauch macht; so würde es gegen die ökonomische Vernunft sich auflehnen heissen, wenn man ihn oder Den, der ihm die Möglichkeit bietet, so zu verfahren, und an Zwischenspesen zu ersparen, deshalb anklagen wollte. In der That hat der Transit durch Triest in mehreren Artikeln bedeutend zugenommen. Abladungen von England waren es vorzugsweise, welche direct nach dem Inlande gingen.

Handelsplätze nun, welche Jahrzehnte hindurch einen wesentlichen Theil ihrer Ressourcen in dem Betrieb des Zwischenhandels gehabt und sich dabei wohl befunden haben, durch verschiedene Umstände aber abgehalten waren, auf dieselbe Höhe sich zu schwingen, die andere Plätze in anfänglich ähnlicher Lage im Laufe der Zeit eingenommen, sind allerdings in theilweise beklagenswerther Position. Da es ihnen nicht gelungen ist, Stapelplätze zu werden; so scheint ihr Verkehr in einzelnen Artikeln rasch im Niedergang begriffen zu sein, und es wird mancher Anstrengung bedürfen, sie wieder so weit emporzuheben, dass sie den ausländischen Concurrenten die Spitze zu bieten vermögen. Wie ein Theil der Klagen über den angeblich verfallenden Handel von Triest in der eben bezeichneten Erscheinung seinen Grund hat; so lassen sich auch andererseits die Beschwerden des Inlandes über die Unzulänglichkeit Triest's in einigen Hauptartikeln daraus ableiten. Leider führen Beide, Triest und das Inland, oft ungerechtfertigter Weise Ursachen an, welche nicht die wahren sind.

Unsern Hafenplätzen aber fehlt das Mittel, den in der Ersparung der Zwischenspesen liegenden Fortschritt des Verkehrs auszuheben und sich dienstbar zu machen, in einer Weise, die nicht genug bedauert werden kann. Die Häfen entbehren vor allen Dingen desjenigen grossen Capitals, das sie befähigen könnte, sich zu wirklichen Stapelplätzen aufzuschwingen. Wie in ganz Oesterreich für alle agrikole, gewerbliche und commercielle Thätigkeit; so liegt hier, in dem besonderen Fall unserer Häfen, der Grund so vieler anderen Erscheinungen. Als ein augenfälliger Beweis dafür kann auch die Entwerthung von Grund und Boden in den Küstenplätzen angesehen werden.

Für Triest, dem wir um seiner Bedeutung willen einen grösseren Raum bei unseren Betrachtungen gönnen müssen, erklärt sich der Mangel an flüssigem und im Handel verwendeten Capital hinreichend leicht. So lange das Geldwesen in Oesterreich noch seinen aufrechten Gang ging; so lange noch kein Zwangscours der Banknoten existirte, litt Triest's Handel nicht an Capitalmangel. Wie in jeder kaufmännisch aufblühenden Stadt, arbeitete auch in dieser eine beträchtliche Zahl fremder Capitalien. Der bisweilen nicht unbeträchtliche Handelsgewinn lockte vom Auslande Gelder herein, die, nach Placirung suchend, sich am liebsten dort niederliessen, wo sich ihnen

die Aussicht auf einen höheren Zins als in der Heimat eröffnete. In Triest waren bis zum Jahre 1848 und auch selbst noch einige Zeit nachher grosse Summen schweizerischen und anderen fremden Capitals engagirt, und Darleiher wie Borger befanden sich in günstigen Verhältnissen. Als aber die uneinlösbare Banknote dem Schuldner das Recht gab, in diesem entwertheten Surrogat sich seiner Schulden zu entledigen, flüchtete sich das fremde Capital bei der dem Capital überhaupt innewohnenden Empfindlichkeit rasch in Länder, wo man ihm sein Recht unversehrt wahrte. Hat in ganz Oesterreich die Capitalsbildung unter den früher erklärten Verhältnissen nicht mit derselben Schnelligkeit, wie anderwärts, vor sich gehen können; so ward sie in Triest direct und auf das schmerzliche unterbrochen. Wie ansehnliche Vermögen sich auch in den Händen Weniger befinden; so ist jener grosse Reichthum, der sich in andern Häfen hat aufhäufen können, doch hier nicht zu finden. Die Mittel, so starke Lager von Waaren zu halten, wie in Concurrencyplätzen, die Conjunctionen des Welthandels zum eigenen Vortheil rasch auszunutzen, sind knapp zugemessen. Darunter leidet der Import und in Folge dessen die Versorgung des Inlandes mit vielen Artikeln, die über Triest zugeführt werden könnten. Aber auch der Export kommt nicht so auf, wie anderwärts. Die erste Bedingung desselben ist, nächst den Leistungen der Industrie und des Ackerbaues, die Capitalskräftigkeit des Kaufmannes, der sich den Export nicht durch die Industrie selber aus der Hand sollte winden lassen. Wo indess die Mittel zu angemessenen Vorschüssen auf die Fabrikate nicht vorhanden sind, da kann der Export nur in kleinem Umfang getrieben werden, und jedenfalls bietet der triester Kaufmann heut das, was der hamburger, berliner, leipziger, französische und englische Exporteur dem inländischen Fabrikanten gewähren kann, nur sehr beschränkt.

Wenn auch die geschäftliche Thätigkeit des Platzes, wie es zum Theil die letzte Krise bewiesen hat, eine in der That höchst bedeutende ist; so ersetzt sie doch nicht die breite Basis eines starken Capitals. Nicht die Rührigkeit und den Unternehmungsgeist werden sorgfältige Beobachter der Handelsverhältnisse von Triest, wohl aber die Grundbedingung alles Handels, das grosse Capital vermissen.

Diesen Mangel zu ersetzen, wären die in Triest bestehenden Creditinstitute vielleicht theilweise berufen gewesen. Der Commercialbank wird man auch schwerlich den Vorwurf machen können, nicht nach Möglichkeit zur Erleichterung der Creditverhältnisse beigetragen zu haben; aber ihre Kräfte können nicht so weit reichen, und sie hat auch den Beruf dazu nicht, ein grosses Waarengeschäft, wie es die den Zwischenhandel negirenden Zeitverhältnisse verlangen, wesentlich zu erleichtern. Die Filiale der Nationalbank, und wo sonst noch Discontogeschäfte gemacht werden, reichen ebenfalls nicht die Mittel dar, die hier in Betracht kommen. Die grossen Credite, welche der triester Kaufmann für die directen überseeischen Importe in London braucht, schafft ihm kein inländisches Institut. Die Filiale der Creditanstalt, wie in so vielem Anderen auf falscher Fährte sich bewegend, thut von Allem, was dem Handel und ihren Actionären frommen könnte, sehr häufig das Gegentheil. Sie treibt, nachdem sie eine noch nie dagewesene Conjunction in Getreide nicht mit Vorthail für sich auszubeuten verstanden, eine mit den kleinsten Kaufleuten concurrirende und diesen verderbliche Krämerei in Artikeln, die ihr bisher oft Verlust gebracht hat. Statt Bahn zu brechen und aufzumuntern, hindert sie häufig genug.

Nicht wenig nachtheilig auf die Entwicklung des triester und damit des Verkehrs über die Küste überhaupt, haben aber noch zwei andere Umstände eingewirkt. Sie sind so allgemein bekannt, dass ihre blosser Erwähnung ausreicht.

Triest und die Küste sind um sechs Jahre später durch eine Eisenbahn mit der Residenz verbunden worden, als diese mit Hamburg und anderen nordischen Häfen; die Küste ist dadurch dem Binnenlande bis zu einem gewissen Grade lange Zeit völlig unbekannt geworden. Während den norddeutschen und andern Concurrencyhäfen der Nordsee Zeit gelassen wurde, durch billige und rasche Communicationen an Terrain zu gewinnen, hat der Handel, der Import wie der Export, im Süden des Reichs abnehmen müssen, und in seinem Gefolge sind Rhederei und Schiffahrt, Hauptquellen des Erwerbes, von Jahr zu Jahr kleiner geworden. Die Sorgfalt der Regierung wendete sich immer zuerst und mit dem Aufwand aller Kräfte dem Ausbau der Eisenbahnen nach dem Zollverein zu. Es mochte in der Handelspolitik liegen, diese Verbindungen als sehr wichtige für die Förderung des vorgesteckten Zieles der Zoll-

einigung mit dem Zollverein so rasch als möglich zu vollenden, und man mochte sich darauf verlassen haben, dass die Küste rasch würde nachholen können, was durch eine jahrelange Vernachlässigung eingebüsst wurde. Allein die kaufmännische Logik verurtheilt ein System, das damit anfängt, Wind und Sonne ungleich zu vertheilen, und der Staatsmann selbst wird es nur beklagen können, wenn einzelne Theile, die südlichen und die östlichen, welche der Anregung durch eine wohlthätige Concurrenz vor allen bedürftig waren und noch sind, durch Bevorzugung anderer zurückgesetzt werden. In dieser Hinsicht kann man sagen, Triest und die Küste seien Opfer der Zollvereinsidee geworden. Ein durch die scharfe Concurrenz der mehr begünstigten Häfen des Nordens brach gelegter Handel war nicht dazu angethan, die Heranbildung der Capitalien zu befördern und die verschwundenen zurückzurufen.

Die zweite zu erwähnende und ebenfalls genug bekannte Thatsache ist die geringe gewerbliche Thätigkeit, und die unbedeutende Consumtionsfähigkeit des unmittelbaren Hinterlandes der Küste.

Sehen wir von Venedig ab, das innerhalb seines Gebietes einige altbewährte Industrien hat, so bieten die Grenze, Croatien und Krain wenig oder gar nichts von grossgewerblicher Thätigkeit. Auf sehr niederer wirthschaftlicher Stufe stehend, haben sie ihr Vermögen, zu produciren wie zu consumiren, nur im geringsten Grade entwickelt und — die Mehl-, Seifen-, Papier-, Eisenindustrie und wenig Andere in den Häfen, Holz und Obst und etwas Eisen abgerechnet — liefern diese Länder dem Export nichts, und die Ausschlag gebende Masse ihrer Bevölkerung hat auch keine Bedürfnisse. Wo die Ackergeräthe noch in der Urform der Vorfahren bestehen; wo zum Theil eine elende Unterhose und ein Hemd die Kleidung bilden; wo, wie in ganz Croatien nur 7000 Centner Kaffee pr. Jahr consumirt werden; da kann dem Handel wahrlich keine Aufmunterung aus seiner nächsten Nähe zu Theil werden. Der Verkehr über die Küste ist, was die grössern einzuführenden Rohproducte für die Industrie anlangt, auf Niederösterreich, hauptsächlich auf Wien, angewiesen. Zwischen dem Meere und diesem Kronlande ist der grossgewerbliche Betrieb ein kaum nennenswerther. Wenn es in dieser Beziehung eines greifbaren Beweises auch für den mit den Verhältnissen ganz Unbekannten be-

dürfte, so läge er in den Specialtarifen der Südbahn, die ihre Ermässigungen immer für Strecken in Anwendung bringt, die, von der Küste gerechnet, erst bei und hinter Gloggnitz beginnen. Für Hafenplätze aber, die, mit Einschluss von Triest, erst im Entstehen begriffen sind, ist es freilich sehr schwierig, dem allgemeinen Verkehr so grosse Dienste zu leisten, wie dies andere besser situierte Städte thun können; die österreichischen Küstenplätze bleiben, ihrer weiten Entfernung von dem industriellen Leben des Reiches wegen, ohne intensive Anregung von ihrem nächsten Hinterlande und das Absatzgebiet der von ihnen eingeführten Producte liegt in weiter Entfernung.

Anders hätte es sich mit einzelnen Exportartikeln gestalten können. Die Bergwerksproducte Steiermark's und Kärnten's hätten einen viel ausgedehnteren Markt über die Küste erlangen können, als es in Wirklichkeit geschehen ist. Allein, ohne eine Anklage zu erheben, muss man doch gestehen, dass der langjährige bedeutende Schutz nicht das Mittel war, die Bergwerksindustrie zu veranlassen, fremde Märkte aufzusuchen, so lange ihr der inländische bessere Preise zahlte. Daher kommt es auch, dass österreichischer Stahl, einst ein so wichtiger Artikel der Ausfuhr nach vielen südlichen und Mittelmeerländern und über den Ocean, immer mehr aus dem Welthandel verschwindet.

Die gleiche Erfahrung, wie bei Metallen, machte man an der Küste mit anderen Artikeln, besonders mit Glaswaaren, die bei der Ausfuhr noch keinen lockenden Gewinn geben. In mehreren landwirthschaftlichen Erzeugnissen dagegen hat sich in den letzten Jahren ein theilweiser Export herangebildet; aber eine fernere Thatsache hemmte die Entwicklung der Küste vielfach. Dies ist die oft schon beklagte hohe Fracht zu Lande und zur See.

Was zunächst die Landfracht, d. i. die Eisenbahnfracht anbelangt, so muss man, um gerecht zu sein, die Kostspieligkeit der Erhaltung der Südbahn in Betracht ziehen; man darf ferner nicht übersehen, dass die Bahn auch vielfach bestrebt gewesen ist, so oft Herabsetzungen eintreten zu lassen, als es ihr Interesse erforderte. Jedoch dreht sie sich hiermit im Kreise, und sie muss dies, wie das geringe Vorkommen der grösseren Industrie im Süden von Wien beweist. Jenen Einfluss auf die zu ihrer Seite liegenden Kronländer, wie andere Bahnen in Deutschland, übt sie nicht aus, weil ihre

Frachten zu hoch sind. Nur auf weite Distanzen lässt sie Ermässigungen eintreten, und wenn sie auch damit ihre nördlichen Concurrenten fern hält, die Bewegung auf ihrer Bahn selbst zum Vortheile der Handelsplätze an der Küste, namentlich Triest's, steigert; so trägt sie doch in dem Mass zum Consum in den von ihr durchschnittenen Provinzen nicht bei, als sie ihrer Bedeutung nach könnte. Es wird schwer sein, mit ihr über die Auffassung ihrer Aufgabe zu rechten. Als ein dem Erwerb gewidmetes Unternehmen hat sie von ihrem Standpunct aus bisher meistens correct gehandelt; als eine den öffentlichen Interessen ganzer Provinzen dienende Communicationsanstalt trägt sie zur Hebung von Production und Consumption aber gerade nur so viel bei, als sich mit ihrem Vortheil vereinigt. Das macht: sie steht allein und ohne Concurrenz da. Andere Bahnen als die der Südbahngesellschaft kennt die Küste nicht.

Was zu Lande noch gilt, das galt lange Zeit hindurch zur See ebenfalls. Die wichtigsten Frachten sind heutzutage die der Dampfer. Die des Lloyd waren in früherer Zeit oft hohe und gestatteten nur eine mässige Entwicklung des Handels. Der Lloyd ist jetzt in einem Uebergangsstadium begriffen, seine grosse, für den nationalen Handel so wichtige, Flotte wird umgebildet, und ein mehr commercieller Geist hat sich der Leitung bemächtigt. Aber seit wann? Seitdem Tonello, die Italiener und theilweise die Engländer concurriren. Die Befürchtung weiterer Concurrenz auf anderen Linien hat ihn auch veranlasst, mit dem neuen Jahr einen niedrigeren Tarif in Kraft treten zu lassen. Man mag übrigens den Lloyd in seiner bisherigen Form nun gut oder schlecht finden; so lässt sich doch nicht in Abrede stellen, dass, wenn er auch selbstverständlich die Postschiffahrt, in die er halb freiwillig eingelenkt hat und halb gedrängt worden ist, fortsetzt, jetzt alle Anstrengungen macht, die Forderungen des Handels zu befriedigen.

Indessen ist der Handel doch noch lange nicht überwiegend auf die Dampfschiffahrt angewiesen. In der Segelschiffahrt stellte sich für Triest allein im Jahre 1863 eine Bewegung von circa 925,000 Tonnen dar, während die der Dampfschiffahrt nur 540,000 Tonnen betrug. Hier nun werden Klagen laut. Die Frachten nach und von transatlantischen Häfen sind in der Regel zu hoch im Vergleich zu denen der Nordsee und England's. Der transatlantische Ablader ist, weil er nur selten auf genügende, oft aber auf

gar keine Rückfracht rechnen kann, genöthigt, von vornherein eine höhere Fracht anzusetzen, als er nach anderen, mehr Ausfuhr bietenden Häfen nöthig hätte. Der Fälle sind nicht wenige, in denen Schiffe von hier in Ballast über den Ocean fortgegangen sind, oder sich mit wenigen Stückgütern — etwas Wein und Mehl — als Heimfrachten begnügen mussten. Unrecht würde man indess thun, die Häfen allein dafür verantwortlich zu machen; doch fällt auf sie die Anklage zurück, dass der Inländer zu viel bei der Benützung der österreichischen Küstenplätze zum Versandt nach transatlantischen Ländern zahlen müsse, dass er nur selten passende Gelegenheit finde, und dass es deshalb in seiner Convenienz liege, Hamburg oder Bremen zu benutzen, wo er zu jeder Zeit Schiffe unter Ladung finde, welche seine, allerdings auch immer nur kleinen Partien beipacken können.

Die Zahl der Schiffe langer Fahrt, welche aus überseeischen Ländern eintreffen, hat sich in den Haupthäfen Oesterreich's allerdings auch vermindert, und ebenso sind die Fahrten dahin nur gering.

Der Colonialzuckerhandel hat so gut wie ganz aufgehört; der Kaffeehandel ist, Dank dem beinahe eher ab- als zunehmenden Consum in der Monarchie, nicht gewachsen; die Baumwollzufuhr von Amerika hat in den drei letzten Jahren aus bekannten Ursachen nicht stattgefunden, und so sind die Hauptzweige des Imports in keinem Fortschritt begriffen. Unsere Exporte aber über den Ocean sind bis jetzt noch auf Mehl, das auch, und verhältnissmässig oft, in vollen Schiffs-ladungen nach Brasilien geht, auf etwas Stahl, Papier, sehr wenig Glas- und etwas mehr Metallwaaren und auf ungarischen Wein beschränkt gewesen. In Abrede soll aber nicht gestellt werden, dass sich die Zahl der exportfähigen Stoffe vermehren liesse. Das kann jedoch nur allmählig und zunächst in dem Masse, als sich der inländische Gewerbefleiss auf die Erzeugung zur Ausfuhr wirft, eintreten, und dann nach den Mitteln, die von den Küstenplätzen aus zur billigeren und häufigeren Versendung geboten werden.

Man misst nun der österreichischen Rhederei im Allgemeinen einen grossen Theil der Schuld an den Uebelständen beim Seetransport bei. Dieser Vorwurf ist nicht ohne einen Anschein von Grund, und er war, so weit er die regelmässige Dampfschiffahrt, die freilich nicht nach transatlantischen Häfen geht, trifft, völlig berechtigt. Rhederei

und Schiffahrt im Grossen und Ganzen, und namentlich die Segelschiffahrt, können jedoch kaum mehr thun, als was sie in der That leisten. Wenn sie nicht auf grössere als die bisherigen Quantitäten Exportgut zählen können; würde es nicht lohnen, Schiffe nach den österreichischen Häfen zu consigniren, wenn sie auswärts bessere Frachten erzielen können.

Die Beschwerden, welche das Inland gegen die Küste, namentlich gegen Triest führt, sind überhaupt nicht frei von einer Voreingenommenheit, die ebenso bedauerlich ist, als sie bei längerem Fortbestand wirklich schädlich für beide Theile werden kann, und welche die Folge einer leider schon bestehenden Entfremdung zwischen Binnenland und Küste ist, deren wirthschaftliche Ursache der Binnenländer in der theilweisen Ausnahmsstellung der wichtigeren Häfen, und der Bewohner dieser Freihäfen in der Unzulänglichkeit der inländischen Production und Consumption findet, die seinen Handel auf niederer Stufe festbannt. Nur ein von beiden Seiten bereitwilliges Entgegenkommen, ein Entgegenkommen, das eine Folge des anerkannten gegenseitigen Bedürfnisses sein muss, kann hier eine Abhilfe schaffen. Zum Unglück für die Küste und ihre grösseren Handelsplätze ist bisher noch kein Weg gefunden worden, auf dem binnenländisches Capital gemeinsam mit dem von Kaufleuten von Triest und andern Häfen im Handel engagirt worden wäre. Zum Theil ist der allgemeine Capitalsmangel daran Schuld, zum Theil aber auch ein Missverstehen auf beiden Seiten, wie es nicht leicht mehr anderwärts vorkommt.

Es wäre Unrecht, die mannigfachen Uebelstände zu verkennen, auf die man bei näherer Betrachtung des Verkehrs in unseren Häfen stösst. Die Spesen sind in Triest, weil nur unvollkommene Hafeneinrichtungen bestehen, grösser als sie zu sein brauchen, obgleich sie im Ganzen niedriger sind, als in anderen Häfen. Die Seeassuranzkammern, obwohl an Zahl überreichlich, bleiben bei dem unbedeutenden Handel meistens schwächliche Geschöpfe, und keine einzige grosse Versicherung kann in Triest voll geschlossen werden. Die dem triester Handel zu Gebote stehenden Capitalskräfte sind, namentlich so weit sie dem binnenländischen Export dienstbar gemacht werden können, ausser Verhältniss zu denen Hamburg's und anderer Exporthäfen des Nordens. Wenn der Fabrikant des Inlandes die Vorschüsse vermisst, welche er von norddeutschen Exporteuren

zu empfangen gewohnt ist; wenn er sieht, dass zwar zollvereinsländische Kaufleute in seine Fabriken kommen, und ganz oder theilweise sein Lager gegen baare Zahlung räumen, während von Triest aus dies nicht geschieht; wenn er es wohl weiss, dass der triester Kaufmann keine Commandite im Auslande hat, wie sie der hamburger und andere haben: so hat er vollen Grund zu Vergleichen, die für Triest ungünstig ausfallen, und seine Klage ist völlig rechtmässig. Sie beseitigen, wird eine mühevollen, aber zugleich eine lohnende Aufgabe sein, deren Gelingen nur dem glücklichen Zusammenwirken mehr als einer treibenden Kraft zu verdanken sein wird.

Versäumt worden ist allerdings Manches von unseren Häfen aus. Ist es nicht eine der auffallendsten Erscheinungen, dass, die in jüngster Zeit gegründeten, noch immer spärlich gesäeten Commanditen von triester Häusern in Egypten ausgenommen, keine nennenswerthe Filiale in der Levante, am Mittelmeer und in transatlantischen Ländern besteht? Ein solcher Zustand ist auch nicht ohne nachtheilige Folgen für den Handel über die Küste oder wenigstens für die Handelshäuser in den österreichischen Häfen geblieben. Das Versäumniss, dessen man sich schuldig gemacht hatte, indem man es unterlassen, in den Hauptplätzen des Levantefrüchtenhandels österreichische Filialhäuser zu dotiren, hat sich längst schon zum grossen Schaden des österreichischen Handels und des Capitals in den Häfen gerächt. Wo österreichische Häuser etablirt sein und im Früchtenhandel dominiren sollten; da sehen wir heut norddeutsche, französische und englische als Branchen ihrer Stammhäuser das Heft schon in der Hand haben. Kein österreichisches Haus ist in England, keines in Brasilien oder Westindien, obwohl der ehemalige, lange Jahre blühende Zuckerhandel es so nahe legte, dass österreichische, speciell aber triester Kaufleute ihr Glück nach Mittel- oder Südamerika trugen, eine Gemeinsamkeit der Interessen herstellten, die von so ungeheurem Werth für die Entwicklung der heimischen Volkswirtschaft werden konnte, um allmählig, wenn auch nach harten Mühen, es dahin zu bringen, dass der Oesterreicher ausserhalb seiner Grenzen nicht völlig vereinsamt ist. Was hat die Schweiz nicht in solchen kleinen, ohne zusammenhängenden Plan, entstandenen Colonisationen geleistet! Was leisten nicht fortwährend Hamburg, Bremen und alle norddeutschen Handelsplätze! Bei uns ist von all' dem nichts zu erblicken.

Diese Unterlassungssünde wirft einen der dunkelsten Schatten auf den Handelsstand von Triest und der ganzen Küste, und sie steht, man mag blicken, wohin man will, fast beispiellos da. Der Vorwurf über mangelnden Unternehmungsgeist, den das Inland in sehr beschränktem Sinne erhebt: hier hat er seine ganze Berechtigung. Freilich aber auch! Schweizer und Deutsche thun für ihre Jugend etwas. Die Erziehung des jungen Kaufmanns ist darauf gerichtet, ihm einen weiten Horizont zu öffnen, seine Thätigkeit auf ein grosses Feld zu lenken. Ueber den krämerhaften Standpunct, nach dem man sich damit allein schon genügen lässt, den jungen Mann zu seiner angeblichen Ausbildung vielleicht auf kurze Zeit in das Comptoir einer anderen Stadt zu thun, über diesen untergeordneten Standpunct ist man in den Nordseehäfen längst hinaus. Für den Hamburger und Bremer gelten Amerika, China und Japan als die Hochschulen des jungen Kaufmanns, und wer etwas Rechtes werden will, der sucht diese Länder auf. Unsere Jugend, berufen unter einer schärferen Concurrenz als derjenigen, mit der die Vorfahren zu kämpfen hatten, ihren kaufmännischen Geist zur Geltung zu bringen, wird dies nur ungenügend können; sie wird weder ihrer Heimat commerciellen Ruhm, noch ihrem eigenen Vermögen Wachsthum verschaffen, wenn sie fortfährt, in Selbstgenügsamkeit und Selbstbefriedigung an der Scholle zu kleben, und ihre Stadt, wie angenehm sie auch sein möge, für wichtig genug zu halten, um die Kenntniss fremden, meistens grösseren und reicheren Lebens entbehrlich zu machen. Wie in Oesterreich überhaupt, so leisten auch in den Küstenstädten unzulängliche Schulen mit klangvollen Namen wenig für die kaufmännische und seemännische Ausbildung. Eine auf die blosse Abrichtung, das äussere Sichaneignen des Lehrstoffes angelegte Unterrichtsmethode, das gänzlich Unzureichende der Sprachbildung schaffen keine Grundlage, auf der sich mit der Sicherheit des Erfolges weiter bauen liesse, und die vorherrschende Gewohnheit des Zuhausebleibens und der bequemen Beschäftigung auf dem väterlichen Comptoir thut dann das Ihrige, um den Blick abzuschwächen. Anstatt grosse und unternehmende Kaufleute für den Welthandel, die, während sie ihren eigenen Vortheil aufsuchen, ihrem Vaterlande zum Reichtum und zur Macht verhelfen, Seeleute, welche dem Gewinn in allen Meeren nachgehen, vor keiner eingebildeten Furcht vor Fiebern zurückschrecken — anstatt einen Handels- und Seemannsstand, wie ihn Deutschland, Frank-

reich und England haben, heranwachsen zu sehen, erblicken wir heut vereinzelte Anfänge einer innerlichen Verkümmernng, die nur durch Beispiel und Aufmunterung, durch einschneidende Reform mehr als einer Seite des kaufmännischen, seemännischen und socialen Lebens in ihrem Fortschreiten aufgehalten werden kann.

Aus den Resultaten, zu denen wir bei der Betrachtung der besonderen wirthschaftlichen Erscheinungen in den Küstenprovinzen gelangt sind, wird ersichtlich :

1. dass der Zwischenhandel in den Häfen in Folge des berechtigten Verlangens der Binnenländer nach Spesenersparung abnimmt;
2. dass die Häfen sich allmählig mehr zu Stapelplätzen vieler oder einzelner Artikel ausbilden müssen ;
3. dass die Capitalsbildung in Triest plötzlich unterbrochen und das fremde Capital durch den Zwangscours vertrieben wurde ;
4. dass darunter der Import und in Folge dessen die Consumption des Inlandes leidet ;
5. dass der Fabrikant aus demselben Grunde nicht auf dieselben Vorschüsse beim Export rechnen kann, wie sie ihm der nordische Kaufmann gewährt ;
6. dass die Creditinstitute unzureichend sind, für die Belebung von Import und Export Namhaftes zu leisten ;
7. dass die Südbahn zu spät gebaut ist und die Küste unter der Begünstigung und Förderung der Zollvereinsidee gelitten hat ;
8. dass das nächstgelegene Hinterland der österreichischen Häfen energischer Hebung der Production und Consumption bedarf ;
9. dass die Frachten zu Land, weil keine Concurrenz vorhanden, zu hoch sind, und dass dasselbe meistens von den Seefrachten gilt ;
10. dass eine bedauerliche Entfremdung zwischen Binnenland und Küste existirt ;

11. dass die Spesen der ungenügenden Hafeneinrichtungen und des See-Assecuranzwesens wegen zu hoch sind ;
 12. dass der Handelsstand des Küstenlandes so gut wie keine Commandite im Ausland besitzt, und dass die Geistesrichtung der kaufmännischen Jugend überhaupt wenig auf das Lernen im Ausland hingelenkt wird.
-

Die Mittel zur Besserung.

Wenn wir in dem Vorhergehenden, dem uns gewordenen ehrenvollen Auftrage gemäss, nach unserer besten Kenntniss der Sache, mit Benutzung der uns zu Gebote stehenden Mittel, auf das Gewissenhafteste, aber auch mit voller Unbefangenheit diejenigen allgemeinen und besondern Erscheinungen dargelegt haben, die wir in Bezug auf den auswärtigen Verkehr von Oesterreich und namentlich über die Küste des Reiches wahrgenommen haben; so glauben wir damit auch zugleich die Ursachen hinreichend aus einander gesetzt zu haben, die sich der rascheren Entwicklung unseres äusseren Handels entgegenstellen und uns vom Welthandel bis jetzt beinahe gänzlich ausschliessen.

Die Beurtheilung vorgeschlagener Mittel und die Aufsuchung anderer zur Beseitigung eines Zustandes der Inferiorität, welcher nicht allein das Wohlergehen der Einzelnen beeinträchtigt, sondern, wie wir bei der Betrachtung des hohen Werthes eines blühenden auswärtigen Handels zu zeigen uns bemüht haben, auch die Interessen des Staates beschädigt, haben das Comité lange und nachdrücklich beschäftigt. Wie mannigfach nun auch die eigenen Ansichten der Mitglieder; wie abweichend im Einzelnen auch die Aeusserungen von Fachmännern und Corporationen waren: so lassen sich doch alle Meinungen dahin zusammenfassen, dass nichts, von welcher Seite es auch sei, mit der Aussicht auf Erfolg geschehen könne, was nicht mit der natürlichen wirthschaftlichen Entwicklung im Einklang stände. Man begegnete sich vielmehr durchaus in der Ueberzeugung, dass jedes Mittel fehlschlagen würde, das nicht einerseits in dem realen Boden unserer Verhältnisse seine Wurzel fände, anderer-

seits aber vor der Erfahrung wie vor der Wissenschaft zu rechtfertigen wäre.

Wenn es nun auch wahr ist, dass das Fundament alles Verkehrs, und somit auch des äussern, in der arbeitenden und verzehrenden Kraft des Volkes zu finden ist, dass die wirthschaftliche Selbsthilfe den wahren Antrieb auch für die Ausdehnung des Handels mit dem Auslande gibt; so hiesse es doch Steine für Brot reichen, wollte man die Gewerbe und den Handel in Oesterreich auf die ihm innewohnende Entwicklungsfähigkeit allein anweisen, so lange diese Fähigkeit durch die Gesetzgebung vielfach gebunden ist, und so lange dadurch eine künstliche Theuerung geschaffen wird, von welcher nur Wenige wahren Nutzen haben.

Die heutige Zollgesetzgebung lähmt die productiven Kräfte der Bevölkerung und schwächt die Consumption. Hochschutzzöllnerisch, wie sie ist, verleitet sie die gewerbliche Thätigkeit des Landes, sich in Richtungen zu versuchen und Capitalien darin anzulegen, die bei vollkommener Freiheit des Verkehrs nicht eingeschlagen würden, und ermuntert zur Verschwendung des Volksvermögens. Denn bei freiem Handel oder selbst nur bei vorherrschender Tendenz nach diesem würde kein Capitalist sein Geld einem Unternehmen widmen, dessen Erzeugnisse der Handel mit dem Auslande billiger zu liefern im Stande ist. Niedrige Zölle, wenn irgend möglich blosse Finanzzölle, würden die Verwendung der Capitalien rasch in productive Bahnen, in solche nämlich lenken, auf denen die Vorbedingungen eines wirthschaftlichen Erfolges wirklich vorhanden sind. Zum Glück ist Oesterreich nicht arm an Urstoffen, die der doppelten Zahl seiner industriellen Bevölkerung zur Verarbeitung und seinem Handel zum Absatz lohnende Beschäftigung geben können. Unsere hohen Zölle halten die Bewohner des Staates aber auch von der Befriedigung von Bedürfnissen fern, die in allen weiter fortgeschrittenen Ländern längst schon heimisch sind. Bei uns hängt es von der guten Getreideernte im Osten des Reichs ab, wenn der Kaffee für den Bauer in diesen Landestheilen Gegenstand des Verbrauchs werden soll.

Die Rübenzuckerproduction, so ausserordentliche Fortschritte sie gemacht, hat es nicht dahin bringen können, dass Zucker in der grössten Hälfte der Monarchie aufgehört hätte, ein Luxusartikel zu sein. Wie kleinlich ist die Ziffer des Verbrauchs von Eisen, diesem

Hebel und Kennzeichen des Wohlstandes! Inmitten ihres Reichthums an zu verarbeitenden Stoffen darbt die Bevölkerung, müht sich nicht allein ab, sondern entrichtet auch den hoch geschützten und ohne ausgiebige Concurrenz dastehenden Industriellen Abgaben, die England und die Schweiz nicht kennen, Frankreich sich anschickt, zu vermindern, und der Zollverein, vielleicht unser gefährlichster Gegner in kurzer Zeit in den levantinischen Ländern und wahrscheinlich in nächster Zukunft in Russland, entschlossen aufhebt.

Es ist nicht Sache des Comités, auf die schweren Folgen der Isolirung hinzuweisen, wenn Oesterreich bei seinem hohen Schutzsystem beharren sollte, während fast alle seine Nachbarn, Russland kaum ausgeschlossen, entweder schon Zollverträge abgeschlossen haben, die sich als freisinnige Reformen des eigenen Tarifes darstellen, oder die Vorbereitungen dazu treffen. Aber wir konnten uns nicht der Betrachtung entziehen, die sich jedem aufnöthigt, der sich mit der Lage des auswärtigen Handels beschäftigt, wie unmöglich es sei, einen Exporthandel zu treiben, wenn man im eigenen Lande nicht ohne Schutz gegen fremde Concurrenz leben kann. Die Landwirthschaft drängt mit Gewalt nach aussen; sie verlangt keinen Schutz für ihre Producte. Die Industrie ist nicht minder bereit, sich im Auslande mit einigen ihrer Erzeugnisse zu versuchen; wie kann sie das aber, wenn sie nicht im Innern durch eine fortwährende, scharfe Concurrenz des Auslandes gestählt wird? Wie können jene Fabriketablissemments bei uns entstehen, die von vornherein darauf verzichten, das Inland mit ihren Fabrikaten zu versorgen und die nur für die Ausfuhr und den Bedarf fremder Länder produciren? Es gibt kein kräftigeres Mittel und kein natürlicheres, das der Staat zur Hebung des auswärtigen Handels anwenden könnte, als die Herabsetzung der Zölle.

Wir werden eine vermehrte Einfuhr von fremden Erzeugnissen haben — das leidet keinen Zweifel; aber wir werden auch reichlicher und billiger mit Waaren versorgt sein, Bedürfnisse werden entstehen, wo sie bisher schlummerten, und was das Wichtigste, der Stachel der Concurrenz wird sich fühlbar machen, und, anstatt weniger zu produciren, werden wir selbst mehr und besser arbeiten und zu einer naturgemässen, aber darum auch zu einer, des Aufschwungs fähigen, Ausfuhr gelangen. Den Export aber fördern, ist die Aufgabe, zu welcher gleichmässig alle Factoren des Staates, wie die

Bevölkerung selber, beizutragen berufen sind. Nach den thatsächlich widerlegten Lehren des Mercantilsystems indess nur exportiren und nicht importiren zu wollen, ist ein Widersinn, den man heut nicht mehr aufzudecken braucht.

Als das vorzüglichste Mittel einer nachhaltigen Förderung des äussern Handels, und darunter besonders des Exports, bezeichnet daher die Commission einen niedrigen Zolltarif.

Die Reform des Zolltarifs würde aber immer nur eine Massregel bleiben, deren Wirkungen die Zeit sogar paralysiren könnte, wenn nicht auch die bessernde Hand an unser gesamtes Communicationswesen gelegt würde. Zunächst müsste zum raschen Ausbau des Eisenbahnnetzes, besonders in und nach den südlichen und östlichen Provinzen, geschritten werden. Wir anerkennen bereitwillig den von der Regierung jüngst gethanen Schritt, durch eine vom kais. Handelsministerium ausgegangene Denkschrift die allgemeine Aufmerksamkeit der Verkehrswelt und der Handelskammern auf die wichtige Frage der Vollendung unseres Eisenbahnnetzes zu lenken; wir begrüssen die Einsetzung einer Commission im Handelsministerium zur Prüfung der Tarifsätze auf das lebhafteste, und wir hoffen, dass die sich bereits kundgebende Thätigkeit auch zu Resultaten führen werde. Ohne eine, die inneren und in Folge dessen auch die nördlichen Kronländer mit dem Meere verbindende, zweite Bahn, die in der Gegend von Görz oder Udine die Südbahn erreichte, ohne eine Bahn vom Meere in der Richtung nach dem Bodensee, welche dem über Triest gehenden Handel nach Süddeutschland wieder die Thore öffnet, ohne Fortsetzung der Bahn über Sissek hinaus, ohne Verbindung Fiume's mit Croatien und Südungarn wird der Verkehr von und nach der Küste immer kränkeln, weil er sich nicht rasch genug strahlenförmig nach Ländern hin ausdehnen kann, die schon consumptions- und productionsfähig sind. Aber er wird auch fortfahren, unter der ausschliesslichen Herrschaft einer einzigen Gesellschaft zu stehen, deren Tarif immer nur das Ergebniss genauen Abwägens der Interessen aller ihrer Bahnen sein, und die sich selbst nicht Concurrenz machen wird.

Die Bahntarifffrage, die so schwer auf dem ganzen Verkehr lastet, löst man nur gründlich durch Gestattung concurrirender Bahngesellschaften, die zu fördern der Staat selber das grösste Interesse hat. Eine mit klar erkannten Zielen vorgehende Eisenbahnpolitik,

durchgeführt von einem energischen Handelsminister, würde auch unzweifelhaft hinsichtlich der Bahntarife zu Erfolgen führen, und zur Erleichterung des Verkehrs Vieles beitragen können. So lange indess das Monopol der Bahnen unangefochten und scheinbar unanfechtbar in den Händen weniger, in bestimmten Richtungen und für bestimmte Artikel dominirender, Gesellschaften bleibt; so lange auf der andern Seite das Verfahren gegen die mit Zinsengarantien aufgestellten Bahnen das fremde Capital vorsichtiger als nöthig zu machen geeignet ist; so lange schwankende und widerspruchsvolle Ansichten über das Eisenbahnwesen wahrnehmbar sind; so lange nicht — um es mit kurzen Worten zu sagen — Verständniss und Klarheit, Entschluss und fester Wille in der Durchführung sich zeigen: so lange wird das Eisenbahnwesen bei uns im Argen liegen. Ausser den Bahnen sind es ferner die Steinstrassen und die Wasserwege im Innern, mit denen sich das Comité beschäftigt hat, und sie hält es für ihre Pflicht, auf den mangelhaften Zustand der Strassen in einzelnen Theilen Croatien's, Slavonien's und Ungarn's, über den ihr die Berichte zugänglich waren, hinzuweisen. Nicht besser aber ist es in Theilen von Steiermark und Kärnthen, in Provinzen, wo die Eisenindustrie noch heut grosse Kosten für den Transport ihrer Erzeugnisse bis zur Bahnstation tragen muss. Ein in hervorragender Weise trauriges Schauspiel bietet sich aber in der Langsamkeit der Drauregulirung dar, die mit geringen Mitteln zu vollenden ist, für die aber Jahre hindurch keine öffentlichen Fonds flüssig gemacht werden konnten.

Das Comité schlägt daher ferner vor den Ausbau von Eisenbahnen von der Küste durch Kärnthen einerseits nach Tirol und Vorarlberg zur Verbindung mit den an dem Bodensee mündenden Bahnen der Schweiz und Süddeutschlands, andererseits bis zur Westbahn und darüber hinaus nach Böhmen, zweitens die Vollen- dung der Sisseker Bahn, drittens der für Fiume wichtigen Bahn nach Semlin. Es würde aber in jeder andern, ausser diesen genann- ten, in irgend einem Theile Oesterreich's zur Hebung des Verkehrs gebauten Bahn einen Fortschritt erkennen, und könnte nur jede Ver- dichtung der Maschen unseres gesammten Eisenbahnnetzes als eine Förderung des Verkehrs betrachten. Das Comité hält es für eine Bedin- gung des gedeihlichen Verkehrs, dass die Tarife der Bahnen ermässigt werden und dass das bei den Kohlentarifen aus schul-

diger Rücksicht gegen die Industrie, dann bei allen Producten grossen Consums, die zunächst bestimmt sind, die Objecte des auswärtigen Handels zu bilden, wie Getreide, Mehl und Wein, zuerst geschehe. Anerkennenswerthes ist von einzelnen Bahnen, darunter auch von der Südbahn z. B. bei Versendungen über Gibraltar hinaus, geschehen. Aber es ist nicht ausreichend. Wenig vermag die Regierung vielleicht in directer Weise hierin zu thun; aber sie ist möglicherweise doch nicht ohne alle Mittel der Pression. Viel vermag, wenn der gute Wille der Bahnverwaltungen, sich nicht als ausgiebig erweist, die Thätigkeit der Verkehrtreibenden und Handelskammern und die eifrige Benutzung der Publicistik, die sich bisher noch als ein in den meisten Fällen sehr geeignetes Correctiv der Fehlgriffe und als treibende Kraft für säumige Directionen erwiesen hat.

Von gleichem Werthe erscheint dem Comité aber die grössere Pflege des Steinstrassenbaues und der Flussregulirungen.

Kosten- und Zeitersparung sind so wichtige Factoren des wirthschaftlichen Lebens geworden, dass sie nicht bloss von den Handel- und Gewerbetreibenden selber auf das Genaueste in die Rechnung gezogen, sondern auch von der gesetzgebenden und administrativen Gewalt des Staates im Interesse der Arbeit des Volkes berücksichtigt werden müssen. Oesterreich, das lange Zeit hindurch an einer äusserst schwerfälligen Concursgesetzgebung litt, hat seit einigen Jahren sich mit einem Ausgleichungsverfahren begnügen müssen, dessen grosse Elasticität keine vollkommene Bürgschaft gegen Unsolidität und kaufmännischen Leichtsinne bietet. Seine Handelsgerichte sind unpraktisch organisirt, das Verfahren ist schleppend und bis jetzt zu formel; die jüngste, auf weitere Zulassung von Beisitzern aus dem Handelsstande abzielende Verordnung ist ganz unzureichend; das neue Seerecht ist noch immer nicht eingeführt; das Wucherpatent vom Jahre 1803 besteht, ungeachtet es thatsächlich vom Staat und von vielen Actiengesellschaften nicht beachtet werden kann, fort; die Hypothekenordnungen sind ungleich und gewähren nicht überall volle Sicherheit der Capitalsanlage. Die Bildung von Actiengesellschaften war durch den Mangel eines normirenden einfachen Gesetzes lange Zeit erschwert, und noch heut drückt der schwerfällige Gang durch die Bureaux der verschiedenen Ministerien den Associationsgeist nieder, der vielleicht in keinem

Lande der Forträumung aller Hindernisse so sehr bedürfte, wie bei uns. Das Comité ist nicht der Ansicht, dass der Staat in irgend einer Weise direct die Bildung von Erwerbs-Associationen befördern solle. Aber es ist etwas Anderes, wenn man von dem Staate fordert, dass er es seine Sorge sein lasse, nicht durch eine überflüssige Prüfung und Einmischung den allmäligen Aufschwung des Associationsgeistes zu hemmen.

Das Comité hält diesen Punct für einen sehr wichtigen und trägt vorzugsweise darauf an, dass bei der Behandlung der der Regierung eingereichten Statuten von Actiengesellschaften die ganze Thätigkeit des Staates sich, sobald die Statuten den Anforderungen des Handelsgesetzbuches entsprechen, auf eine schnelle und einfache Registrirung im betreffenden Ministerium erstrecke. Das Comité trägt ferner auf ein mit raschem Verfahren ausgestattetes gerechtes Concursgesetz, auf die Umgestaltung der Handelsgerichte und der handelsgerichtlichen Procedur im Geiste des Handelsgesetzbuches, auf die Aufhebung des Wucherpatentes und für einzelne Theile des Landes, in denen noch arge Unzukömmlichkeiten herrschen, auf die Herstellung eines geregelten Hypothekarwesens an. Es findet ferner, dass es im Interesse der nationalen Handelsmarine gelegen sei, die auf die völlige Sicherstellung des Privateigenthums zur See während eines Seekriegs gerichteten Bemühungen des bremer Handels- und Rhederstandes zu unterstützen. Der letzte Krieg hat die Gefahr des legalen Seeraubs wieder nahe gelegt, und jeder kommende Krieg, an dem sich bei der heutigen Weltlage Seemächte auch zweiten Ranges leicht betheiligen können, führt grosse Unsicherheit des Besitzes eines wesentlichen Theils der Küstenbevölkerung mit sich. Endlich hofft das Comité, dass jene sich nun schon wieder mehrere Jahre hinziehenden Berathungen, Prüfungen und Erhebungen, die Hafenverbesserungen in Triest betreffend, in möglichster Kürze mit einem Gesetze abgeschlossen werden.

Eindringende Concurrrenz, vermehrte Communication und verbesserte Gesetze für die Volkswirthschaft werden sicherlich die reichsten Früchte für den Verkehr im Innern und nach aussen bringen. Wollen wir aber der Concurrrenz siegreich begegnen und

das Ausland mit in den Kreis unserer Abnehmer ziehen, so bedürfen wir besserer Schulen für den Primär- und den gewerblichen Unterricht, Schulen, die nicht bloss abrichten, sondern die Fähigkeiten der Zöglinge wecken, sie an Arbeit, Lernen und Sparen gewöhnen. Hier muss der Staat in den meisten Fällen seiner Selbsterhaltung wegen mit dem Schulzwang energisch einschreiten, für die Bildung und Besoldung der Lehrer aber auch besser als bisher sorgen. Gewerbliche Schulen für Arbeiter und Gehilfen zu errichten, scheint eher Sache von Corporationen und Privaten; aber entstehen müssen sie, und wenn der Gedanke einmal ordentlich erfasst und wenn mit einem Beispiele begonnen ist, würde es gewiss an Solchen nicht fehlen, die mit weiteren Gründungen nachfolgten.

Eine andere Forderung, welche das Comité stellt, ist die besserer Primärschulen und der Vermehrung der Zahl von Gewerb- und Fachschulen für industrielle Arbeiter und gewerbliche Gehilfen.

Abgerechnet vereinzelte rühmenswerthe Ausnahmen begegnet man unter den österr. Kaufleuten und Industriellen im Ganzen einem nur sehr mässig entwickelten Verlangen, sich in entfernten Ländern niederzulassen. Jener Wandertrieb, der den Norddeutschen, den Schweizer und den Engländer kennzeichnet, und der zu so grossen kaufmännischen Erfolgen geführt hat, wird im Allgemeinen zum Nachtheil unseres Verkehrs vermisst. Die langjährige politische und wirthschaftliche Abschliessung mag hier Vieles verschuldet haben. Selbst die uns nahe gelegenen und gewissermassen als die Domäne des österreichischen Verkehrs zu betrachtenden türkischen Länder weisen doch nur spärlich commercielle Niederlassungen von Oesterreichern auf. In den Handelsplätzen der westlichen Hälfte des Mittelmeeres und über Gibraltar hinaus fehlt es beinahe gänzlich an österreichischen Handelshäusern, die den wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Mutterland aufrecht erhielten. Unsere Landsleute ziehen es noch heut vor, ihre Jugend in der Heimat zu lassen. Will man aber, gleich anderen handels- und gewerbthätigen Völkern, mit dem Gange der wirthschaftlichen Entwicklung, zu deren Vehikeln in unserer Zeit schon mehr als eine bloss allgemeine Kenntniss der Productions- und Consumtionsverhältnisse fremder Länder gehört, Schritt halten; so sind auch eigene Anschauung, längerer Aufenthalt und Ansässigmachung an den Hauptplätzen des Weltverkehrs

in zahlreichen Fällen und für einzelne Geschäftszweige ein unumgängliches Erforderniss. Die jetzige Zeit tritt mit Anforderungen an den Kaufmann heran, die in vieler Hinsicht Aehnlichkeit mit denjenigen der Vergangenheit haben. Sie verlangt, dass der Handel wieder durch persönliche Bande zusammengehalten werde, und wie kosmopolitisch seine Natur auch immerhin ist; so verschmäht er doch die starken Hilfsmittel nicht, welche die nationalen Beziehungen darbieten. Der Deutsche in der Heimat arbeitet gern wieder mit dem Deutschen im Auslande, der Schweizer mit dem Schweizer, und fortwährend tönt die Klage an unser Ohr, dass Oesterreich keine Häuser im Ausland habe, die demselben Zuge, zur Wohlfahrt des Vaterlandes auch von der Ferne her beizutragen, folgen, wie der im Reich selber wohnende Oesterreicher. Die vorhandenen schnellen und billigen Communicationen schliessen uns so gut, wie den Angehörigen anderer Länder, die Welt auf. An uns ist es daher, von ihnen denselben ausgiebigen Gebrauch zu machen, um den wir die Fremden beneiden. Unbekannt, wie wir im Auslande lange geblieben, sind wir uns auch eben deshalb der Kräfte nicht bewusst geworden, über die wir verfügen. Geschwächt bisher und überflügelt von Anderen, wird Oesterreich in Zukunft zu keiner Geltung kommen, wenn seine kaufmännische Bevölkerung nicht den beengenden Kreis hergebrachter Thätigkeit verlässt und sich in Bahnen wirft, auf denen die wirthschaftlich vorgeschrittenen Nationen des Westens ihre grössten commerciellen Triumphe feiern. Oesterreich bedarf der eigenen kaufmännischen Vertretung im Ausland. An den grossen Stapelplätzen des Verkehrs müssen seine Angehörigen ihre Commanditen aufschlagen; von dort müssen sie jene innige Verbindung mit dem Mutterland aufrecht erhalten, die heut schon das Glück der Schweizer und Deutschen im fernsten Osten von Asien macht. Wer wird ein besserer Verkäufer der Erzeugnisse des einheimischen Gewerbfleisses sein; wer wird sich mit mehr berechnender Sorgfalt, mit mehr Unparteilichkeit den Einkäufen für unsern Bedarf unterziehen, als der, den die starken Bande des Vaterlandes und der Familie an die Heimat knüpfen! Diese Bande, diese Anhänglichkeit an die Heimat, wie sehr ihre gemüthvolle Aussenseite auch mit der alltäglichen Vorstellung des kaufmännischen Geschäfts im Widerspruch zu stehen scheint: sie sind Factoren, mit denen auch der weit blickende, aber praktisch abwägende Kaufmann rechnen soll. Traurig nur ist

es, dass fast alle Nationen in dieser einfachen Kenntniss der Dinge unsere Lehrer sein müssen. Wohin die Schiffe der Hanseaten gekommen, dahin ist ihnen in kurzer Zeit ein deutsches Haus als Zweig eines heimatlichen gefolgt. An allen Hauptpuncten China's und Japan's, die dem Weltverkehr am längsten verschlossen waren, sind heut schon deutsche Häuser und in meist blühendsten Verhältnissen. Oesterreicher aber findet man kaum in unserer nächsten Nachbarschaft, in der Levante.

Ein solcher Zustand regt zu den ernstesten Betrachtungen an, und wenn es auch nicht ohne ein Gefühl des Schmerzes geschieht, dass wir die Aufmerksamkeit für diesen wunden Fleck des österreichischen Verkehrs längere Zeit in Anspruch nehmen müssen; so theilen wir doch auch die Hoffnung, dass selbst, was eine ganze Generation versäumt hat, noch nachgeholt werden kann, wenn energisch an's Werk gegangen wird.

Das Comité, im Allgemeinen jeder nicht naturgemässen Entwicklung, jeder künstlichen Anregung abhold, glaubte sich aber doch nicht bloss mit der Aufdeckung einer beklagenswerthen Erscheinung begnügen zu sollen. Es war vielmehr der Meinung, dass es in seiner Pflicht liege, sich mit einem directen Appell an die bemittelte und intelligente Welt der Kaufleute und Industriellen Oesterreich's zu wenden, um sie aufzufordern, den Nachwuchs wenigstens der verderblichen Stagnation zu entreissen, die Oesterreich immer mehr von der Bekanntschaft mit den grossen Centren des Weltverkehrs auch in aussereuropäischen Erdtheilen fern zu halten droht. Wie Grosses auch für den mittleren und höheren kaufmännischen Unterricht in den letzten Jahren in mehreren Hauptstädten geschehen; so ist doch nur erst von sehr vereinzelt Seiten darauf hingewiesen worden, dass man auch damit beginnen müsse, unsere jungen Kaufleute in das entferntere Ausland zu senden. Aber nur zum Lernen; nicht, wie es in gutgemeinter, jedoch irrthümlicher Absicht schon vor einigen Jahren geschehen, um Belehrungen einem ganzen Stande in der Heimat zu ertheilen, während man selbst erst noch so ziemlich Alles zu lernen hatte. Die jungen Kaufleute und Söhne von Gewerbtreibenden, welche sich das Comité als Comptoiristen in Alexandrien, Smyrna, Rio, Newyork, Bombay, Hongkong u. s. w. denkt, sollen keine Sendlinge sein mit dem ausgesprochenen Zweck, dem Brotherrn die Gelegenheit abzusehen und die Heimat

mit ihren Entdeckungen zu überraschen. Sie sollen nichts als treue Arbeiter mit offenem Aug' und Ohr sein, damit sie einst entweder im Inlande als reife und welterfahrene Männer im heimatlichen grossen Verkehr wirken oder der Ehre theilhaftig werden, Vertreter des österreichischen kaufmännischen Geistes im Auslande zu sein.

Das Comité schmeichelt sich mit der Hoffnung, dass schon diese Anregung auf einen fruchtbaren Boden fallen werde. Die Idee der Aussendung junger gebildeter Leute von erprobter Solidität wird von hervorragenden Männern der industriellen und kaufmännischen Welt getheilt. Sie wird sicherlich an Terrain gewinnen, und zu praktischen Ergebnissen führen. Es fehlt nicht an Familienvätern, die in der Lage sind, einen ihrer Söhne zu dem angegebenen Zweck in die Fremde zu senden; es werden vielleicht Stiftungen entstehen von Privaten oder Körperschaften, welche dasselbe Ziel im Auge haben. Und sind die Kosten denn so erheblich? Ist es nöthig, die jungen Leute als *Volontaire* zu senden? Ist es nicht vielmehr gerathener, sie nicht als solche fortzuschicken, und in den meisten Fällen ist es gar nicht anders thunlich, für sie ein Unterkommen zu finden, denn als besoldete *Comptoiristen*. Es bleibt daher wenig mehr als die Sorge für die Reise und für einen Nothpfennig übrig. Sollten sich nun unter so vielen reichen Kaufleuten und Fabrikanten nicht genug finden, die ihre mit Thätigkeit, mit Sprachkenntnissen, mit Geschäftsgewandtheit, mit Beobachtungsgabe und mit Fleiss ausgerüsteten Söhne oder Verwandte in die Levante und die transoceanischen Länder senden wollten? Sollte in der österreichischen Jugend nicht dieselbe Wanderlust, mag sie auch bisweilen an einen abenteuerlichen Trieb grenzen, die in der deutschen, schweizerischen und englischen lebt, geweckt werden können?

Das Comité kann nicht die Hilfe des Staates anrufen; aber es wendet sich an das selbsteigene Verständniss, an das Interesse der österreichischen Kaufleute und Industriellen. Es fordert sie auf, in ihren Kreisen der Idee der Aussendung junger geeigneter Leute aus dem kaufmännischen und grossgewerblichen Stande praktische Folge zu geben, und die Mittel aufzuwenden, einen mit den Verhältnissen der grossen Märkte des Welt Handels vertrauten Handelsstand auch für Oesterreich zu schaffen.

Dieser Gedanke, einmal verwirklicht, würde grossen Segen über unseren auswärtigen Verkehr verbreiten helfen. Aber auch er

erschöpft noch nicht die Mittel, deren wir uns bedienen können, um uns eines Welthandels mit der Raschheit, die man verlangen kann, zu versichern. Heut erschliessen die fernsten Meere unseren Schiffen keine Geheimnisse mehr. So spärlich auch noch der Anfang ist; gemacht ist er in der That, und die österreichische Flagge ist in China ebenso entfaltet worden, wie an den Küsten Südamerika's. Aber nicht unter so günstigen Verhältnissen wie die Flaggen anderer Nationen. Der österreichische Rheder, dessen Schiffe die chinesischen Gewässer durchfurchen, kann nicht mit der Zuversicht auf den Schutz seiner Regierung bauen, wie der preussische, der französische und der englische. Der österreichische Consul übt weder den Einfluss aus, noch hat er die vertragsmässige Stellung wie der anderer Staaten. Es fehlt ihm in China der sichere Boden des Tractats, den bei der augenblicklich rasch steigenden commerziellen Wichtigkeit jenes Landes weit weniger bedeutende Staaten als Oesterreich sich so schnell zu schaffen gewusst haben. Und mit welchen Folgen haben sie das gethan! Unter dem Schutz ihres Consuls haben sie Factoreien und Comptoire gegründet, gegen welche oft die Stammhäuser klein erscheinen, haben sie einen Handel entfaltet, der tausenden von Händen in der Heimat die lohnendste gewerbliche Beschäftigung gibt, der dem grossen kaufmännischen Unternehmungsgeist ein weites Feld ergiebiger Bethätigung erschlossen und durch den Reiz des Neuen und Ungekannten die Bedürfnisse und ihre Befriedigung gesteigert hat, Seitdem die Goldminen Californien's und Australien's dem Auswanderungstrieb der Bewohner der alten Welt so grossen Vorschub geleistet, hat der Handel sich in ungeahnten Verhältnissen fortbewegt. Aber es ist eine leicht zu erhärtende Thatsache, dass ihm erst die wahre Aufschliessung China's und Japan's jenen bedeutenden und in seinen allmäligen Wirkungen nachhaltigeren Anstoss verliehen hat, der heutigen Tages bei den commerziellen Völkern sichtbar geworden ist. Während in Californien und Australien es hauptsächlich England von den europäischen Ländern war, das Nutzen aus den neuen Entdeckungen der Lager edler Metalle zog, war es in China und Japan das mittlere Europa, Deutschland und die Schweiz, das Raum für seine commerzielle Entwicklung fand.

Soll Oesterreich nun angesichts eines wahrlich nicht zu verkennenden Aufschwungs, angesichts einer geräuschlosen Umwälzung des Welthandels aller grossen Nationen still auf dem kleinen Fleck

verharren, den es trauriger Weise seit mehr als einem Menschenalter inne gehabt? Wollen wir uns auch diesmal, wie so oft schon, zum schwer empfundenen Nachtheil unserer Wohlfahrt, mit den Brosamen genügen lassen, die von der Tafel des grossen Verkehrs der Völker abfallen? Wollen wir ewig daheim sitzen, während, wie wir gesehen, die Regierungen der Preussen, der Schweizer sogar und der Holländer für die Sicherheit, den Schutz und das Gedeihen ihrer Unterthanen im Osten gesorgt haben? Ist unsere Industrie gänzlich alles Werthes baar, dass sie nicht Erzeugnisse auch auf die neuen Weltmärkte bringen könnte? Haben wir keine Industrie des Schiffbaues und kein Gewerbe der Rhederei, die ebenso sehr, wie irgend eine andere gewerbliche Thätigkeit der Monarchie, der Erweiterung und der Entwicklung bedürfen?

Heut sind wir freilich nicht das, was die Norddeutschen und Schweizer in China und Japan sind. Aber damit ist nicht gesagt, dass wir dereinst es nicht werden können. Fahren doch schon mehr als ein Dutzend Hochbordschiffe in jenen Meeren; geht doch so mancher Ballen unseres Erzeugnisses mit fremden Schiffen nach Canton; ist nicht erst vor Kurzem in Fiume ein Anlauf gemacht worden, und von Triest aus in jüngster Zeit eine directe Abladung nach Hongkong ausschliesslich mit österreichischen Producten gegangen? Sind nicht andere in Aussicht?

Der österreichische Verkehr nach China mag sich noch in den Anfängen bewegen; wir leugnen das am allerwenigsten. Aber der Anfang ist viel versprechend, und wenn die Strömung der Zeit, die wir auch in Oesterreich nicht zu verkennen meinen, sich erst des Kaufmanns mehr bemächtigt hat; wenn der Handelsstand mit jener Beharrlichkeit, die ihn auszeichnet, sich erst der Idee bemächtigt hat: so lässt sich nicht zweifeln, dass der Verkehr in nicht ferner Zeit zu Resultaten gelangen wird, die wohl den Vergleich mit denen anderer Völker aushalten mögen.

Wenn wir jedoch dahin gelangen wollen, so muss bei Zeiten der Weg geebnet werden. Jene Kostspieligkeit, jene Unsicherheit und jenen Zeitverlust erträgt der Handel jetzt nicht mehr, die zu den Zeiten nichts Absonderliches waren, als die Holländer ausschliesslich mit Japan handelten. Die Concurrenz zahlreicher begünstigter Nationen ruinirt die weniger begünstigte, und Oesterreich könnte seine Bemühungen, sich im Osten Asien's bekannt zu machen, von vorn-

herein aufgeben, wenn es nicht darauf rechnen dürfte, in dieselbe Lage zu kommen, wie seine, sagen wir es offen, klügeren Nebenbuhler. Was wir in China und Japan brauchen, das sind Verträge mit den Regierungen dieser Länder, anerkannte, mit wesentlichen Befugnissen ausgestattete Consuln. Wenn wir dies haben, werden sich unsere Capitäne im Gefühle der Sicherheit bewegen, werden unsere Kaufleute den Antrieb zu häufigen Versendungen, unsere Industriellen die Neigung zur Production für die auswärtigen Märkte erlangen. In's Ungewisse hinein, Völkern gegenüber, die weniger als alle andern aussereuropäischen die Gewohnheiten der civilisirten Welt haben, einen nur einigermaßen grossen Handel zu treiben, wird Oesterreich bei der eigenthümlichen Beschaffenheit seiner commerciellen und industriellen Hilfsmittel, bei dem unleugbaren Bedürfniss der Ermunterung und der Initiative der Regierung und der Sicherstellung des Verkehrs durch staatliche Macht nicht vermögen. Darüber darf man sich nicht täuschen, dass, wenn ein transoceanischer Verkehr entstehen soll, der Antrieb dazu nicht allein aus unserem Kaufmannsstande kommen wird; denn der Kaufmann sucht nur da den Handel auf, wo er entweder mit seiner eigenen Kraft ausreicht oder wo ihn seine Regierung gegen Rechtskränkung in Schutz nimmt.

Das Comité theilt daher die Ansicht, dass mit China und Japan Handelsverträge abzuschliessen, und dass in Folge dessen effective Consuln mit weiten Befugnissen in diesen Ländern einzusetzen seien.

Es hat sich die Art und Weise, auf welchem Wege dies zu geschehen, wiederholt vor Augen geführt. Die Form, unter welcher die preussische und die, unter welcher die schweizerische Regierung das gleiche Resultat erzielt hat, das auch wir anstreben, waren die beiden Pole der Berathung. So ausserordentlich praktisch und sparsam aber auch die Expedition der Schweizer auf einem gemietheten Dampfer war, und so reichlich, wenigstens im Anfang, auch die Mittel waren, die Preussen in Bewegung setzte; so konnte das Comité doch weder der einen noch der andern Art seine unbedingte Zustimmung ertheilen. Jede übel angebrachte Selbstüberhebung vollkommen bei Seite gesetzt, schien es dem Comité doch nicht räthlich, den Weg der Schweizer zu betreten. Oesterreich besitzt eine Kriegsmarine, und deren Schiffe bedürfen, wie unter ihrer neuen Leitung anerkannt ist, der grossen Rei-

sen. Aber auch den von Preussen betretenen Weg der Ausfahrt mit fünf Schiffen konnte das Comité nicht für uns passend erachten. Es glaubte keinen Missgriff zu thun, wenn es eine Verwendung von zwei Schiffen für vollständig genügend hielt, und wenn es diesen Schiffen, einer Fregatte und einer Corvette, die Aufgabe stellte, diejenigen Personen nach China und Japan zu befördern, welche den Auftrag haben sollten, commerzielle Verträge mit den genannten Ländern zu schliessen. Es stand von der Ansicht ab, die Expedition zu einer commerziellen in dem Sinne zu gestalten, dass Agenten sie begleiteten, deren Streben es wäre, commerzielle Verbindungen anzuknüpfen. Hierzu, das sah das Comité wohl ein, fehlt es an Zeit und an Gelegenheit. Niemand wird Denen Mittheilungen machen, die mit der offenbaren Absicht kommen, sich zum Vortheil einer beabsichtigten Concurrenz bei den Kaufleuten China's und Japan's zu unterrichten, auch wenn wirklich ein längerer Aufenthalt, als zu vermuthen, möglich wäre.

Aber so gänzlich konnte das Comité auch nicht auf den Vortheil verzichten, den wenige Geschäftsleute zunächst für sich, in nächster Folge aber auch für ihre Heimat aus der Reise ziehen können, und es kam zu der Ueberzeugung, dass etwa vier Agenten, welche die Regierung ganz oder zum Theil ernennen möge, ausreichend seien, um diejenigen Nachrichten einzusammeln, welche in commerzieller und maritimer Hinsicht von Werth sein können. Nicht dass diese Herren besonders neue Entdeckungen für den Kaufmann oder den Seemann machen würden oder sollten; aber es würde doch als ein Fehler erscheinen, eine, den Verkehrszwecken dienende, Expedition ohne Begleitung von Fachmännern zu lassen. Wie schon in der Zahl der Schiffe und der begleitenden Agenten; so würde das Comité in jedweder Hinsicht die grösste Sparsamkeit anrathen, welche sich nur irgend mit der Erlangung des anzustrebenden Zieles verträgt.

Die Erreichung des Zweckes, den das Comité zu empfehlen sich vorgesteckt, wird aber im höchsten Grade durch die Absichten der Staatsregierung selber erleichtert, welche, wie verlautet, zunächst aus rein kriegsmaritimen Rücksichten Stationen in verschiedenen Gewässern und darunter auch in den chinesisch-japanesischen errichten will. Im Interesse der Seetüchtigkeit unserer Kriegsflotte können wir der Durchführung dieses Planes nur den ungetheiltesten Beifall

zollen. Niemand weiss es besser zu würdigen, als die Anwohner der Küste, welch' hohen Werth eine geübte, auf weiten Reisen erprobte Mannschaft für die Marine haben kann. Wenn diese Stationen nun errichtet werden, wenn Oesterreich anderen, auf die technische Ausbildung ihrer Matrosen bedachten Nationen folgt; so ist die breiteste Basis für die beabsichtigte und so nothwendige Expedition gewonnen, und laut würde man die Regierung loben, die zwei für das Gesamtwohl so nützliche Zwecke mit einander zu verbinden und die Gegner eines selbstbewussten Handelns durch die Geringfügigkeit der aufgewendeten Mittel zu entwaffnen wüsste.

Die Kosten für eine directe Expedition, man mag die, durch die Verhältnisse gebotene, Oekonomie noch so weit treiben, würden immer den Betrag von fast einer Million Gulden erreichen.

Die Expedition, um Handelsverträge mit China und Japan abzuschliessen, wird indess auf dem Wege der Errichtung kriegsmaritimer Stationen eine geringfügige Summe kosten. Ein Fachmann des Comités, dessen langjährige Erfahrung zur See ihn competent macht, berechnet die Gesamtauslage mit Einschluss der Geschenke und Nebenspesen für die Dauer zweier Jahre auf kaum fl. 300,000. So viel wird bei aller gebotenen Sparsamkeit Oesterreich wohl noch der Sicherstellung eines Handels und einer Schifffahrt widmen können, die, wie wir deutlich wahrnehmen, im raschen Entstehen begriffen sind. Es hiesse doch, dem Verkehr, dem kaufmännischen, dem maritimen wie dem industriellen, die Adern unterbinden, und es verstiesse auf das Gröblichste gegen die erste Anforderung, welche der steuerzahlende Handel und die Gewerbe mit Recht an den Staat erheben dürfen, wenn dieser selbe Staat nicht die Hindernisse beseitigte, die sich dem Aufschwunge des Verkehrs in den Weg stellen. Die Aufgabe einer Kriegsmarine im Frieden definirt man, und mit Vorliebe bei uns, dahin, dass Sr. Maj. Schiffe dem Handel Sicherheit schaffen sollen. Hier ist nun eine schöne und grossartige Gelegenheit; hier gilt es, einem in schon hoffnungsvollen Anfängen vorhandenen Handel und einer wieder aufblühenden Schifffahrt kräftig unter die Arme zu greifen. Wollen wir uns sagen lassen, dass Italien, das kaum zu grösserem maritimem Leben erwachte, uns dabei den Rang ablaufe; dass, während eine norddeutsche Seemacht heranzuwachsen beginnt, der Hüter des Südens von Mitteleuropa sich eine Gelegenheit entschlüpfen lässt, die zugleich seinem wirthschaftlichen und

seinem kriegsmaritimen Leben neue Nahrung zuführt, die den Unternehmungsgeist mit frischer Kraft durchdringt und Schwung in Schichten der Bevölkerung zu bringen vermag, die grosser Anregung bedürfen. Wahr ist es: der Zollverein hat auch vor der preussischen Expedition nach China und Japan seine Exporte nach diesen Ländern gemacht und die Schiffe der Hanseaten haben die Waaren des Zollvereins dahin geführt. Aber welche Steigerung ist seit dem Abschluss der Verträge mit Preussen eingetreten! Wie gross ist jetzt die Zahl deutscher Schiffe in Canton, Shanghai und Hongkong! Und der Grund liegt in dem Gefühl der Sicherheit, dass der deutsche Handel heut auf dem Fusse jenes der meistbegünstigten Nation behandelt werde, dass ihm Alles zugänglich sei, was Nordamerika, England und Frankreich geöffnet ist.

Wir geben uns keiner Täuschung darüber hin. Im Inland ist, Dank der beklagenswerthen Entfremdung, von der wir früher gesprochen, ein oft nur sehr unvollkommenes Verständniss von dem hohen Werthe des auswärtigen Handels überhaupt und besonders des Seehandels anzutreffen. Freilich gewinnt der Rheder, wenn der Seehandel blüht. Aber sind denn Schiffe kein Product gewerblicher Thätigkeit und verdient denn gerade die Industrie des Schiffbaues gar keine Anregung? Ist der Handel kein productives Glied der Wirthschaft des Volkes, und womit wollen denn die Küstenplätze am liebsten Handel treiben? Wollen sie nicht die Empfänger und Verkäufer, die Versender im Grossen des vaterländischen Gewerbflusses sein? Was erschwerte ihnen denn bisher so sehr die fruchtbare Thätigkeit, als der Mangel an heimischer Waare zur Rückfracht für die anlangenden Schiffe? Der Handel mit China und Japan, das wollen wir gern zugestehen, wird unsere Fabriken nicht mit einem Schlage verdoppeln, der Gewerbsamkeit nicht Flügel leihen. Aber der weite Blick, den er öffnet, und die gewinnreiche Thätigkeit, die er verheisst, werden die Spannkraft der grossen Verkehrswelt erhöhen, werden zu Unternehmungen anregen und rascheres Leben durch die Adern des Verkehrs treiben. Es ist zu allen Zeiten und bei allen Völkern so gewesen, dass, wo die Erlangung grösserer Ziele der gewerblichen und kaufmännischen Thätigkeit in Aussicht stand, eben diese Thätigkeit auch Kraft zum Aufschwung und zur Erreichung des Zieles zu finden wusste. Und die Förderung des wirthschaftlichen Lebens ist in keinem Lande so nothwendig, wie in Oesterreich.

Das Comité trägt daher darauf an, dass die kaiserliche Regierung Verfügungen treffen möge, im Anschluss an die Errichtung einer Station in den chinesischen Meeren eine Expedition aus zwei Schiffen, einer Fregatte und einer Corvette, nach China und Japan auszurüsten, welche Handelsverträge abzuschliessen hätte, auf Grund deren Schifffahrt und Handel Schutz und Sicherheit finden, beide ermuntert und zu weiteren Unternehmungen angeregt werden.

Dem Comité hat es ferner nicht entgehen können, und es gereicht ihm zur hohen Befriedigung, dass in den letzten fünf Monaten der oft geäusserte Wunsch, in grösseren Mengen zu exportiren, erkennbarere Formen angenommen hat und theilweise sogar seiner Verwirklichung entgegengeht.

In diesem Erwachen des activen Handelsgeistes liegt die Gewähr für einen Aufschwung, den die Production schon in nächster Zukunft nehmen wird. Es konnte nicht ausbleiben, dass auch das Comité sich mit einer Frage beschäftigte, die alle Welt in Oesterreich auf das Lebhafteste in Anspruch nimmt, und es stellte sich die Frage, welcher Art die Gesellschaften sein sollten, die am praktischesten den Export fördern könnten. Das glänzende Beispiel der schweizerischen Exportgesellschaft lag vor, und die Bereitwilligkeit, mit der einer der Gründer, Herr Fierz in Zürich, dem wir auch an dieser Stelle vollen Dank sagen, alle Behelfe darbot, erleichterte die Prüfung der Sache.

Die Schweiz ist in eigener Lage, vielleicht in günstigerer als selbst England, in besserer als Frankreich, und nur etwa der Zollverein wird ihr in Kurzem ganz ebenbürtig sein. Sie verfügt über zwei Waaren, die fast in der ganzen Welt Absatz finden: über Baumwoll- und Seidenwaaren. Ihre Exportgesellschaft setzt ausser diesem aber noch ein zweites Verhältniss voraus, das in Oesterreich fehlt, dessen Eintreten zu befördern aber auch nicht nothwendig ist. Die Gesellschaft in der Schweiz ist eine Vereinigung von Fabrikanten zu dem Zwecke, schweizerische Häuser im Ausland zu errichten, welche vorzugsweise den Vertrieb der in der Schweiz erzeugten Waare übernehmen und Rohstoffe für die Fabrikanten ankaufen. Die Gesellschaft selbst treibt gar keinen Handel; nur ihre Mitglieder thun dies mit Hilfe der im Ausland etablirten

Firmen. Es ist vielleicht nicht daran zu zweifeln, dass eine Association von Tuchfabrikanten in Oesterreich zu gleichem Zweck zusammentreten, und Häuser im Auslande, von Oesterreichern geleitet, die an der einheimischen Gesellschaft interessirt wären, mit dem Verkauf ihres Erzeugnisses betrauen könnte. Diess lässt sich denken; aber welchen Rohstoff sollten dieselben Häuser für die Tuchfabrikanten Oesterreich's als Rücksendung aufkaufen, da die Tuchweberei den weitaus grösseren Theil ihres Rohstoffes im Inlande genügend findet? Und andere Producte einzukaufen, würde eine Zersplitterung der Kräfte herbeiführen, die den Nutzen in Frage stellen könnte. Indess wären die Schwierigkeiten vielleicht zu überwinden.

Ein zweiter zu berücksichtigender Punct bei der Bildung von Exportgesellschaften scheint uns ferner der zu sein, dass das Hauptgewicht bisher in Oesterreich immer beinahe ausschliesslich auf den Export gerade von österreichischen Erzeugnissen gelegt wird. Wo es sich um landwirthschaftliche Producte handelt, bedarf es kaum des näheren Eingehens. Unser Boden liefert fast Alles in so hinreichendem Masse, als es nur gewünscht werden kann. Anders aber ist es mit den gewerblichen Erzeugnissen. Selbst die schweizer Gesellschaft hat im Anfang ihren auswärtigen Häusern nicht den alleinigen Vertrieb von schweizer Waaren vorgeschrieben. In Aleppo setzte das dortige Haus im Beginne seiner Thätigkeit nur 20 % schweizerischer Manufacte um, dagegen 80 % fremder. Darin liegt ein beachtenswerther Fingerzeig. Das Erste ist, den Handel zu schaffen, gleich viel woher die Waare, und wenn man hiedurch Boden gewonnen, wenn man die Heimat dadurch zur Nacheiferung angespornt; so wird es diese nicht fehlen lassen, ihre Erzeugnisse auch verkaufswürdig herzustellen.

Wir wünschen uns zu irren; allein wir fürchten, dass in vielen Fällen die ausschliesslich auf den Verkauf österreichischer Waare berechneten Gesellschaften keine raschen und glänzenden Ergebnisse liefern werden.

Endlich bleibt uns ein drittes Moment übrig, das wir auch nicht überall beachtet fanden. Ein Export ohne Import ist eine baare Unmöglichkeit. Dieselben Hände, welche verkaufen, brauchen nicht nothwendig einzukaufen, wenn es sich um ein privates kaufmännisches Haus handelt. Allein eine Gesellschaft soll leben und

Dividenden zahlen, und das Importgeschäft wird dazu beitragen, den Gewinn zu erhöhen. Die unter dem Namen der „Donauhandels-gesellschaft“ im Entstehen begriffene Gesellschaft will sich daher auch nicht allein auf die Ausfuhr von Landesproducten beschränken. Um ausreichende Beschäftigung zu haben, hat sie die Einfuhr aller Artikel mit in ihr Programm aufgenommen.

Das Inland hat, wie erwähnt, eine bedeutsame Rührigkeit in der Exportfrage entwickelt. Die Küste, die am meisten dabei interessirt sein sollte, verhält sich noch im Ganzen passiv. Nun kann es aber für keinen Ort von grösserer Bedeutung sein, für keinen kann das Heranwachsen kräftiger Exportgesellschaften unter Umständen von verhängnissvollerer Wirkung werden, als für eine Hafenstadt, welche der natürliche Vermittler der Ausfuhr und der Einfuhr zur See zu sein berufen ist. Die jetzt schon zum Theil über St. Nazaire beginnenden Versendungen nach Mexiko sind neuerdings deutliche Anzeichen, wohin es führen kann, wenn die Kaufleute in den österreichischen Häfen sich ganz von dem Inlande und dessen Bestrebungen fern halten. Sie würden ein ergiebiges Feld der Thätigkeit räumen, wenn sie ihrerseits keine Anstrengungen machten, selbst solche Gesellschaften in's Leben zu rufen, oder sich wenigstens mit dem Inlande zu diesem Zweck in die engste Verbindung zu setzen. Es lässt sich hoffen, dass unsere Küstenstädte, denen der grosse Verkehr mit dem Auslande und selbst mit ferneren Ländern geläufig ist, an Unternehmungslust dem Inlande nicht nachstehen werden. Gerade der Kaufmann in unseren Häfen sollte die Idee einer Association zu Export- und Importzwecken mit grösserer Lebhaftigkeit auffassen. In Abrede lässt sich nämlich nicht stellen, dass Gesellschaften von blossen Producenten zur Förderung der Ausfuhr und der Einfuhr eine dem Kaufmann am wenigsten erwünschte Erscheinung sein können. Die heilsame Theilung der Arbeit hört auf, wenn der Fabrikant auch Verschleisser seiner Waare wird, wenn er sich einer Thätigkeit unterzieht, die dem vermittelnden Handel zukommt. Nun ist es zwar wahr, dass sich zwei im Ganzen sehr verschiedene Arbeiten nicht leicht mit einander vertragen, und dass darin ein Schutz für den Kaufmann gegen den Fabrikanten liegt. Allein die Association vermag Vieles zu überwinden, und aus dem Beispiel der Schweizer sollte der Handel lernen.

Es thut wahrlich nicht noth, dass der Handel in den Küstenstädten, der lange Jahre hindurch so Manches versäumt und dem Inlande gegenüber eine beiden Theilen schädliche Zurückgezogenheit beobachtet hat, auch jetzt noch durch Passivität dazu beitrage, dass sich die schon leider vielfach verbreitete, wenn auch sehr irrige Ansicht von der Entbehrlichkeit der kaufmännischen Vermittlung der Küstenplätze immer mehr befestige, und dass allmählig aus einer hin und wieder auftauchenden Voreingenommenheit ein allgemeiner Glaubenssatz werde. Schwer ruht auf den Freihäfen der Vorwurf, dass sie der gewerblichen Thätigkeit des Inlandes kühl und fremd gegenüber stehen, dass ihnen am Export nichts gelegen sei. Befürchtet man denn nicht, dass diese Klage, so wenig sie begründet sein möge, immer wiederkehren werde, wenn gerade die Freihäfen in der Lebensfrage des österreichischen Verkehrs, in der Exportfrage, sich kalt und blos abwehrend verhalten? Böte nicht gerade diese Frage eine treffliche Handhabe, die Widersacher eines Besseren zu belehren, und dem Inlande zu zeigen, dass besonders die Freihäfen um ihres Aufblühens willen die mächtigsten Förderer des Exports seien, und sich nicht aus einer Beschäftigung verdrängen lassen wollen, die sie zuletzt doch billiger und praktischer als das Inland übernehmen können?

Das einzige Mittel, gegen die Strömung des Inlandes aufzutreten, liegt in der Betheiligung des küstenländischen Kaufmannes selbst an solchen Gesellschaften, wie in der Bildung derselben durch ihn selber. Ihm sind die Absatzwege besser bekannt; er kennt die Versendungsweise; er hat Verbindungen oder schafft sie leicht; er weiss mit dem Import umzugehen; er schafft durch grösseres Angebot auch allmählig mehr Nachfrage, und sein ist die grössere Fähigkeit, zu verkaufen. Von diesem Allem mache er aber auch Gebrauch, damit sich nicht die Kluft, welche zwischen dem Inlande und der Küste liegt, noch mehr öffne und damit man ihn nicht der Lethargie in einer Sache zeihe, die das gewerbtreibende Inland lebhaft beschäftigt. Wäre unser Handelsstand an der Küste capitalskräftiger, mehr geeignet, mit Vorschüssen in der Art der Hamburger, Bremer und Anderer in das Inland zu gehen und sich an die Industrie zu wenden; so würde die Frage nach Exportgesellschaften in Oesterreich nicht eine Bedeutung erlangt haben, wie sie heut zu Tage hat. Für Oesterreich sind diese Exportgesellschaften Krücken,

aber nothwendige und unerlässliche, wenn es nach aussen hin sich entfalten und durch vermehrten Bezug seine Production steigern und anregen soll. Für die Küste können sie von ganz besonderer Wichtigkeit werden. Man wird das begreifen, wenn man sich gewisse Verhältnisse des Verkehrs vergegenwärtigt. Nimmt nämlich das Inland die Exportangelegenheit ausschliesslich oder doch vorwiegend in die Hand; so wird bei der vorhandenen, durch manche thatsächliche Begünstigungen unterstützten, Vorliebe für die Absatzwege des Westens und Nordens und der Donau nach Osten die Küste keinen oder nur geringen Vortheil von dem mächtiger sich regenden Verkehr haben. Die Waaren werden grösstentheils andere Wege einschlagen, als über Triest und Fiume. Die Folge wird die sein, dass bei stagnirendem oder gar abnehmendem Verkehr die Klage über mangelnde Schiff Gelegenheit sich noch mehren wird, dass die Frachten noch weit weniger günstig sein werden. Es gibt aber nur eine Art, Schiffe herbeizulocken und die Seefrachten zu ermässigen, und diese ist, vermehrte Gelegenheit, zu verfrachten. Haben wir mehr Ausfuhr, so haben wir billigere Frachten zur See; die Segelschiffe werden reichlicher sein und mässigere Raten haben, der Lloyd wird mit volleren Schiffen günstigere Conditionen stellen und alle andern Dampfer, einheimische und fremde, werden billiger fahren; mit dem Export wird naturgemäss unser Import steigen, und auch für ihn werden die Frachten herabgehen. Die Frage der Export- und Importgesellschaften hat, so lange sich nicht das grosse Capital für das schwungreiche Exportgeschäft gefunden, wie man sieht, eine weiter reichende Bedeutung, als man auf den ersten oberflächlichen Blick glauben könnte. Es liegt nichts Unnatürliches in der Bildung dieser Associationen, die unter geschickter Leitung einen äusserst wohlthätigen Einfluss auf den auswärtigen Verkehr ausüben können. Das Comité redet daher der Bildung von Export- und Importgesellschaften aufs Eifrigste das Wort.

Die Mittel, welche das Comité zur Förderung unseres äussern Handels anrath, lassen sich nach dem Vorausgegangenen in Folgendem zusammenfassen :

1. Einführung eines niedrigeren Zolltarifs;
2. Vermehrung der Communicationen durch Bau von Eisenbahnen und Chausséen und durch Flussregulirungen;
3. Herabsetzung der Eisenbahnfrachten durch indirecte Einwirkung der Regierung, der Handelskammern und der Journalistik auf die Bahnverwaltungen;
4. Reform der wirthschaftlichen Gesetzgebung in der Richtung, dass die Bildung von Actiengesellschaften erleichtert, die Concursgesetzgebung zweckmässig umgestaltet, das Wucherpatent aufgehoben, das Verfahren der Handelsgerichte beschleunigt und der Realcredit auf sichere Basis gestellt werde. Die Regierung möge der Aufhebung der Caperei durch Kriegsschiffe ihr Augenmerk zuwenden und das Gesetz über die Hafenverbesserung in Triest in den Reichsrath bringen;
5. Hebung des Primärunterrichts und Vermehrung der Zahl der Fachschulen für industrielle und gewerbliche Arbeiter;
6. Aussendung junger geeigneter Männer aus dem Handels- und Grossgewerbestande und Aufbringung der dazu erforderlichen Mittel;
7. Benützung zweier von den Kriegsschiffen, welche zur Errichtung einer kriegsmaritimen Station nach China und Japan gesendet werden sollen, zur Aufnahme einer Expedition, deren Zweck der Abschluss von Handelsverträgen mit den erwähnten Ländern zur Sicherung des Handels und der Schifffahrt im Osten Asien's wäre;
8. Beförderung und Bildung von Ex- und Importgesellschaften.

Man wird bei der Aufzählung dieser Mittel zur Förderung des äusseren Verkehrs vielleicht eines oder das andere vermissen, das man nach der vorhergegangenen Darstellung unserer wirthschaftlichen Zustände zu erwarten berechtigt gewesen wäre. Man wird nichts

auf die Valuta, den hohen Zinsfuss und die sehr angespannte Steuerkraft des Volkes Bezug Habendes, nichts über die consularische Vertretung finden. Wenige Schlussworte werden es indess rechtfertigen, dass das Comité in dieser Beziehung keine Mittel vorschlagen konnte.

Die Valuta soll mit Ende des Jahres 1866 regulirt sein. Zwei Jahre des unsicheren Courses sind freilich noch eine herbe Zeit der Prüfung; allein die einzige durchgreifende Massnahme, von der das Comité überzeugt ist, dass sie von Nutzen sein würde, lässt sich bei der fast erschöpften Steuerfähigkeit des Landes heut und auf Jahre hinaus nicht anwenden. Man kann die Kräfte des Volkes in Form einer directen, einmaligen, dem Gesamtbetrage der Schuld des Staates an die Bank gleichkommenden, Steuer nicht mehr in Anspruch nehmen, und man muss jetzt den praktischen Nutzen der Bankacte abwarten. Das Comité verhehlt sich auch zwei Dinge nicht: dass nämlich erstens die Herstellung einer geregelten Geldwirthschaft im Lande bei den eigenthümlichen Verhältnissen unseres Geldwesens mit dem Aufhören des Deficits Hand in Hand gehe; und dass zweitens das Monopol der Nationalbank in der Ausgabe von Noten unter Umständen leicht wieder eine Aufmunterung zur Benützung des Bankcredits durch den Staat werden könne. Das Comité glaubte diese Bedenken hier frei äussern zu sollen. Auch die mehrfach angeregte und erwogene Frage, ob es nicht heilsam wäre, wenn einzelnen Creditinstituten gestattet würde, Silberwechsel zu escomptiren und in Metall zu rechnen, wurde nicht ausschliesslich bejaht, da eine entschiedene Abneigung im Lande besteht, eine Papier- und eine Silberwährung gleichzeitig zu besitzen, und die Schwierigkeiten des Verkehrs dadurch eher vermehrt als vermindert würden. Das Comité liess die Valutafrage, obwohl sie deren Wichtigkeit nicht unterschätzt, fallen, überzeugt, dass das Haupthinderniss für den Aufschwung des äussern Handels nicht jedesmal in der schlechten Valuta zu suchen sei.

Die vorgeschlagenen Mittel zur Förderung des Handels entheben das Comité ferner vollständig des näheren Eingehens auf specielle Mittel gegen den landesüblichen hohen Zinsfuss. Wenn die wirthschaftlichen Kräfte des Landes sich entfalten können, vermehrt sich die Arbeitsgelegenheit, und mit ihr wächst der Wohlstand und das Capital wird grösser. Das Inland wendet seine

Ersparnisse, soweit sie nicht in den Gewerben und im Handel nutzbringende Unterkunft finden, auf den Ankauf von Staatspapieren, treibt deren Cours in die Höhe und mässigt dadurch die Concurrenz des Staates bei der Bestimmung des Geldpreises.

Derselbe wachsende Wohlstand lässt aber auch die Steuern, die jetzt kaum eine nennenswerthe Herabsetzung erfahren können, leichter erträglich werden, und, ohne dass zu neuen Erhöhungen gegriffen zu werden braucht, werden sie sogar bei steigendem Wohlstand auf natürlichem Wege reichlicher einfließen.

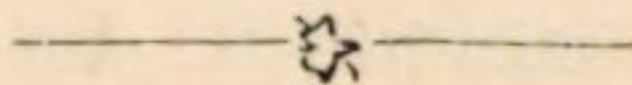
Das Consulatswesen bedarf allerdings einer Reform. Aber es scheint dem Comité, als wenn man den Einfluss der Consuln auf den Gang des Handels im Allgemeinen zu hoch anschlägt. Die Aufgabe des Consuls ist weit mehr eine richterliche und administrative, als eine commerzielle im gewöhnlichen Sinne. Die Anforderungen, die an den Consul billigerweise gestellt werden können, beziehen sich auf Sicherstellung des Nationalen gegen Rechtskränkung und Uebervortheilung auf gewaltsamem Wege in weniger civilisirten Ländern. Ein actives Eingreifen in den Verkehr, ein directes Befördern desselben durch Anpreisung von Waaren und Verabreichung von Preislisten, namentlich im Interesse des einzelnen Nationalen kann unmöglich vom Consul gefordert werden; denn das würde seine Unabhängigkeit gefährden und geradezu seine Stellung compromittiren. Der Consul ist überall zunächst ein Organ der Regierung, das die Mission hat, die Nationalen zu schützen, wo diese nicht zu ihrem Rechte kommen können, und das die ihm von der Regierung übertragenen Functionen vollzieht, die eben diesen Schutz und die Beobachtung der Handelsverträge betreffen, und darin besteht vornehmlich die Protection, welche der Consul dem Handel und der Schifffahrt angedeihen lassen kann. Von seinem Verständniss für die Handelsverhältnisse, von der Schärfe und Richtigkeit seiner Beobachtungsgabe wird es abhängen, in wie weit sich seine Thätigkeit, ausser dem Erwähnten, noch über den Kreis retrospectiver Berichte hinaus erstrecken kann. Jedenfalls sollte man keinen Consul anstellen, der nicht eine allgemeine nationalökonomische Bildung und eine wirkliche Kenntniss der commerziellen Verhältnisse seines und fremder Länder hat, und dieser Gesichtspunct müsste der massgebende bei der Anstellung von Consuln sein. Weder in den ostasiatischen noch in den türkischen Ländern, wo die Zustände scheinbar dem Consul

am ehesten noch eine besondere Stellung vindiciren könnten, wird er etwas anderes sein können, als der legale Beschützer des Handels und der Schifffahrt, aber nicht der Agent des Kaufmanns in der Heimat. Die Reform des Consulatswesens wird daher, ungeachtet ihrer nicht zu verkennenden Wichtigkeit in Bezug auf die Sicherstellung österreichischer Staatsangehöriger im Auslande, im Ganzen ohne directen Einfluss auf den auswärtigen Handel bleiben.

Hiermit hat das Comité seinen Bericht zu Ende geführt und sich seiner nächsten Aufgabe entledigt. Es ist sich bewusst, mit aller Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt einen Gegenstand nach den verschiedensten Seiten abgewogen zu haben, dessen richtige Behandlung für Oesterreich's Volkswirthschaft und für sein Geldwesen eine Lebensfrage geworden ist. Beruht doch auf der baldigen Förderung des auswärtigen Verkehrs auch zum Theil die glückliche Lösung der tiefst eingreifenden Frage der wirklichen und nicht mehr scheinbaren Wiederherstellung einer geordneten Geldcirculation, handelt es sich doch auch um die Kräftigung des Volkswohlstandes, der wahren Grundlage der Stärke, der Macht und des Einflusses des Staates nach innen und aussen.

Triest, 17. December 1864.

BEILAGEN.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
U.S.A.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
U.S.A.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
U.S.A.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
U.S.A.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
U.S.A.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
U.S.A.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
U.S.A.

Zusammenfassung des Ergebnisses

der

**über die gewerblichen und Handelsverhältnisse des triester
Platzes mit Rücksicht auf den überseeischen Welthandel
veranstalteten Special-Enquête.**

In Folge Sitzungsbeschlusses vom 7. Juli l. J. wurde eine Anzahl angesehener Kaufleute, Industrieller und Rheder von Triest eingeladen, dem Comité über die Zustände des österr. Seehandels im Allgemeinen, sowie über die besonderen Verkehrsverhältnisse des hiesigen Platzes nach den einzelnen Hauptzweigen genaue Auskünfte zu ertheilen, die Uebelstände so wie die Mittel der Abhilfe zu bezeichnen und über dieersprießlichkeit und Opportunität des bekannten Revoltella'schen Projectes ihre wohlerwogene Ansicht im Wege einer Special-enquête mitzutheilen.

Dieser Einladung sind nachgekommen die Herren:

Thomann, Kaufmann in Eisenwaaren,
Jellerschitz u. Terni dto.
Sortsch dto.
Ritter v. Gossleth, Fabrikant chemischer Producte,
Schmidt, Weinhändler,
Bois de Chêne, Manufacturen-, Speditions- u. Commissions-
geschäft,
Carcassone, Manufacturen-Geschäft,
Vielli, dto.
de Carli, dto.
Hütterott, Colonialwaaren, Import im Allgemeinen,
Schröder dto.
Heinrich Ritter v. Zahony, Import,
Gaddum für F. E. Rittmeyer & Comp., Import,
Maffei für L. M. Brucker & Comp., Import,
Burger, Director der triester Dampfmühle, Mahlproducte,

die Herren Sandrinelli, Secretär der Fiumaner Dampfmühl-Unternehmung, Mahlproducte,

Ganzoni, Kurzwaaren,

Galvani, Papier,

Smith u. Meynier, Papier,

Machlich, Stearinkerzen,

Hannapel für C. L. Chiozza & Comp., Seifenfabrik,

de Leis, Glaswaarenhandlung,

Deseppi, Lederfabrik,

Angeli, Seilerwaaren,

Stettner, Droguen,

Rieter, Colonialwaaren,

Hector v. Ritter, Dampfmühlbesitzer, Seidenfabrikant.

Visin, Rheder,

Tonnello, dto.

Strudthoff, dto.

Ferner wurde auch mit Herrn Gutter, Director der Szegzarder Weinexportgesellschaft und Herrn Carl Schöller, Zucker- und Platinsilberwaarenfabrikanten, die sich damals in Triest in Privatgeschäften befanden und der Einladung des Comité's gefälligst Folge leisteten, dann mit dem pensionirten k. k. Fregatten-Capitän Herrn Ignaz Kohen als gewesenen Commandanten der im Jahre 1857 mit S. M. Corvette »Caroline« veranstalteten Expedition nach Brasilien verhandelt.

Der ebenfalls eingeladene Kaufmann und Rheder Herr Meticke hat seine Ansichten über die Expedition schriftlich mitgetheilt. Endlich sind den Enquêtes-Verhandlungen noch die Auskünfte anzureihen, die mehrere Herren, welche viele Reisen im überseeischen Auslande gemacht und dort längeren Aufenthalt genommen hatten, wie die Herren Professor Dr. Schmarda und Josef Tumiat, dann Herr E. Meyer, in Hongkong etablirter Kaufmann aus Hamburg, dem Comité über die österr. Seehandelsverhältnisse dem Comité ertheilten. Auch über Egypten's Handelsaufschwung und die Wichtigkeit der dortigen Absatzmärkte für die österr. Industrie hat das Comité von einem Sachkundigen sehr interessante, hieher gehörige Daten erhalten.

Die Resultate der Enquête lassen sich unter folgende Hauptgesichtspunkte bringen:

I. Allgemeine Lage des österr. Seehandels.

Sämmtliche Fachmänner schilderten die allgemeine Lage des österr. Seehandels und die Position von Triest insbesondere als eine äusserst gedrückte. Wie ein rother Faden zieht sich durch die

Enquête die Wahrnehmung, dass der Stern von Triest im Erbleichen sei, dass es nach jeder Richtung hin an Terrain verloren habe.

Tief wurde vor Allem das fast gänzliche Aufhören des einst so blühend gewesenen Imports von Colonialzucker bedauert. Wenn sich der Platz auch in vollendete und nicht abzuändernde That-sachen füge, so könne er den Schlag doch nicht verschmerzen. Mit dem Verluste des Zuckergeschäftes gingen die directen Verbindungen mit den Antillen und Südamerika grösstentheils verloren, und der Mangel an directen Schiffahrtsgelegenheiten aus überseeischen Häfen nach der Adria bedingt bei dem engen Zusammenhange zwischen Import und Export den Mangel von Schiffahrtsgelegenheiten von Triest nach transoceanischen Ländern, und sei folglich ein Hauptgrund, aus welchem die österr. Seehäfen für den überseeischen Export österr. Erzeugnisse so wenig leisten können.

Nicht minder unwiderbringlich sei für Triest die frühere glänzende Stellung als Hauptemporium des Zwischenhandels zwischen der Levante und Westeuropa sowohl auf dem Continentalwege als zur See verloren. Der grosse Handelszug zwischen Orient und Occident lasse aus Gründen, welche mit der allgemeinen modernen Verkehrsentwicklung auf das Innigste zusammenhängen und wogegen nicht angekämpft werden könne, das adriatische Meer, als einen Umweg, bei Seite.

Nicht minder sei der über Triest nach Süddeutschland und der Schweiz betriebene Transit nur noch der Schatten von früher, Marseille habe uns vollkommen den Rang abgelassen, und in Ancona und Brindisi entstehen neue gefährliche Rivalen. Von 200,000 Ballen Baumwolle, welche Alexandrien im Jahre 1863 ausführte, haben nur 17000 Ballen den Weg nach Triest gefunden.

Endlich werde dem früheren blühenden Exportgeschäft nach der Emilia, den Marken und Apulien durch die dort eingetretenen politischen Veränderungen immer engere Grenzen gezogen.

Wie heute die Sachen stehen, beschränkt sich das eigentliche Handelsgebiet von Triest (von einzelnen Ausnahmen abgesehen) auf einen Rayon im Binnenlande, der kaum über Laibach hinausreicht, auf Istrien, Dalmatien und den albanesischen Küstensaum, bis Durazzo, und auf die Cabotage mit der gegenüberliegenden italienischen Küste. Weiter hinaus mit der Levante werden in Einfuhr und Ausfuhr nur schwache Geschäfte betrieben, bloss mit Egypten hatte sich in letzterer Zeit ein etwas lebhafterer Verkehr im Export nach dort gebildet; der directe Verkehr mit England sei in Händen der Liverpooler Dampfschiffahrtsgesellschaft Bibby etc., endlich sei ein directer Verkehr der österr. Seehäfen mit Amerika und Ostindien so gut wie gar nicht vorhanden. Was Triest an Colonial-Producten bedarf, bezieht es entweder von England oder mittels Ankauf schwimmender Ladungen, welche von

den Erzeugungsorten auf Ordre nach dem Kanale versendet und dann von dort in die Adria dirigirt werden.

Ausser mit Colonialwaaren werde noch mit istrianer, dalmatiner und apulischen Oelen in Triest ein bedeutendes Geschäft betrieben, sowie auch der Handel mit Südfrüchten, welcher längere Zeit hindurch sehr herabgekommen war, neuestens wieder mehr Ausdehnung gewonnen habe. Im Exporte sei nur der Handel mit Brettern, Nutz- und Werkholz und Fassdauben von grosser und weit in's Innere der Monarchie sich erstreckender Bedeutung, Holz sei heute für Triest geradezu der dominirende Artikel.

II. Allgemeine Hindernisse des Aufschwunges.

Die Geringfügigkeit der Leistungen der österr. Seehäfen im Allgemeinen, und insbesondere hinsichtlich des directen Verkehrs mit den überseeischen Handelsplätzen ist von den einvernommenen Fachmännern auf zwei Hauptursachen zurückgeführt worden:

- a) auf die österr. Valuta-Verhältnisse,
- b) auf die ungünstige geographische Lage der adriatischen Häfen.

ad a. Valuta-Verhältnisse.

Der nachtheilige Einfluss, den die Valutaschwankungen auf den Handelsflor von Triest ausüben, ist in der Enquête eingehend nach allen Seiten hin beleuchtet worden, und lassen sich die Ansichten dahin reassumiren, dass für die Seehäfen die Anknüpfung fester und andauernder Verbindungen mit überseeischen Handelsplätzen, der Aufschwung des Unternehmungsgeistes und eine gesunde Speculation erst dann möglich werden kann, wenn die österr. Valuta zu der vielersehten Stabilität gelangt sein wird, und dass bis dahin alle Anstrengungen zur Förderung des überseeischen Handels nur als Vorbereitungen betrachtet werden können, welche übrigens um so mehr Werth besitzen, je geringer die Fluctuationen der Valuta bereits geworden sind und je näher der Zeitpunkt der Wiederaufnahme der Baarzahlungen heranrückt.

Verschiedene Fachmänner wollen übrigens eine theilweise Abhilfe auch für jetzt darin finden, wenn der triester Commercialbank gestattet würde, einen Theil ihres Bankfonds in Silberwährung zu halten und mit demselben die Escomptirung von auf Silber lautenden Tratten zu bewerkstelligen.

ad b. Die geographische Lage.

Das zweite Haupthinderniss, die relativ ungünstige Lage der adriatischen Häfen für den transoceanischen Welthandel, spricht sich durch die Höhe der See- und Landfrachten aus.

Seefrachten. Der Weg von irgend einem Punkte von Amerika oder vom Cap nach der Westküste von Europa ist kürzer als jener von dort durch die Meerenge von Gibraltar nach dem innersten Winkel des adriatischen Golfes; die kürzere Seereise bedingt auch die niedrigere Seefracht, und dieser natürliche Vortheil wird noch dadurch gesteigert, dass die kürzere Linie zugleich die Linie des colossalen Weltverkehrs ist, auf welcher der Schiffer der Rückfrachten sicher ist, und demzufolge auch seine Anforderungen für die Ausfracht niedriger stellen kann, als wenn er in Ballast zurückkehren muss.

Speciell für den österr. Export bieten die Nordseehäfen Hamburg und Bremen, der zahlreichen Auswandererschiffe wegen, welche zugleich Waarenpartien als Ballast oder Beipackung mitnehmen, besonders günstige Seefrachten.

Eine Aenderung dieser Verhältnisse sei nur möglich, wenn der Suez-Kanal zu Stande komme, dann werden, für Indien und Ost-Asien überhaupt, die Letzten die Ersten werden. Einzelne Experten haben zwar auf die Vollendung des Durchstiches des Isthmus kein besonderes Gewicht gelegt, theils weil sie das Zustandekommen des Werkes bezweifeln, theils weil sie glauben, dass die Höhe der Kanal-
Taxen (15 Frs. per Ton) den praktischen Nutzen paralysiren werde, im Allgemeinen aber erwarten die einvernommenen Fachmänner von der Eröffnung des Kanals eine neue Aera.

Eisenbahnfrachten. Bis der Durchstich des Isthmus zur Thatsache geworden, könne aber eine Ausgleichung der Nachtheile, welche der Handel der Adria im Vergleich zu den nordwestlichen Häfen wegen der Höhe der Seefracht erleidet, nur dann stattfinden, wenn der Waaren-Transport zwischen dem österr. Litorale und dem producirenden und consumirenden Binnenlande bedeutend wohlfeiler wäre, als zwischen letzterem und den nordwestlichen Häfen.

Dies sei aber leider nicht der Fall. Abgesehen davon, dass der seinen Zug nach Norden und Westen nehmende österr. Verkehr durch die Flussschiffahrt (Donau, Main, Rhein, Weser, Elbe, Oder) begünstigt sei, werde derselbe durch die niedrigen Tarife der verschiedenen in westlicher und nördlicher Richtung auslaufenden, mit einander concurrirenden Eisenbahnen gefördert, während das Litorale mit dem Herzen der Monarchie und den reichsten Productions- und Consumtionsbezirken nur durch den einzigen Schienenweg der Südbahn verbunden sei, auf der relativ, d. i. nach Meilenzahl gerechnet, höhere Tarif-Frachtsätze als auf den nördlichen Bahnen bestehen.

Einige Experten halten diese Schwierigkeit für so schwer zu überwinden, dass sie das einzige Heil darin finden, wenn der Südbahn neue Concurrrenz geschaffen wird, und deshalb auf die Eröffnung einer Linie Triest-Görz Isonzothal-Villach mit dem weiteren Anschluss nach Brixen, dem Brenner und dem Bodensee einerseits, und andererseits nach Leoben und Salzburg das Hauptgewicht legen. Ohne eine solche Bahn, durch welche über Triest der schweizer und süddeutsche Handel gezogen wird, glauben dieselben für den österr. Seeverkehr nichts hoffen zu dürfen.

Andere weisen wieder auf die Nothwendigkeit hin, Süd-Ungarn und Croatien durch neue Eisenbahnen dem Handel aufzuschliessen; alle einvernommenen Experten vereinigen sich aber in der Ansicht, dass die Herstellung möglichst wohlfeiler Eisenbahn-Verbindungen mit dem Innern die *conditio sine qua non* des Handels-Aufschwungs des Litorale im Allgemeinen und namentlich seiner directen Betheiligung am Seehandel sei.

Die Details der diesfälligen Ausführungen können hier um so mehr übergangen werden, als in ganz letzter Zeit die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft durch namhafte Tarif-Herabsetzungen den Wünschen des küstenländischen Handelsstandes in anerkennenswerther Weise entgegen gekommen, und die diesfällige Verhandlung noch nicht abgeschlossen ist.

III. Zustände der österr. Handelsmarine.

Dieser Sachlage entsprechen auch die Zustände der österreichischen Handelsmarine.

Da ein grosser Theil des Verkehres der Seeküste im Cabotage-Geschäfte besteht, und directe überseeische Verbindungen so gut wie gar nicht existiren, so sind unsere Schiffe langer Fahrt gezwungen, ihren Erwerb in der Fremde durch Zwischenfrachten zu suchen.

Indem aber unsere Rhederei nicht dem nationalen Handel dient, ist ihre Entwicklung gehemmt, sie kann nirgends eine andere als secundäre Rolle übernehmen, ihre Verwendung hängt von tausend Zufälligkeiten, Handels-Conjuncturen, politischen Ereignissen, internationalen Antipathien und Sympathien ab.

Insbesondere ist in der Enquête bedauert worden, dass sich bei diesem Stand der Dinge bei uns nicht das Pacotillen-Geschäft ausbilden könne, welchem Marseille einen Theil seines jetzigen Verkehrs mit der Westküste von Afrika verdanke.

In neuester Zeit habe zwar die österr. Rhederei ihre Thätigkeit erweitert. Angespornt durch einzelne glückliche Erfolge, und ange-

zogen von der Höhe der in den indischen und ostasiatischen Gewässern zu realisirenden Frachten, seien mehrere österr. Kauffahrer direct vom österr. Litorale dorthin abgegangen, und jedes dieser Schiffe habe hier probeweise Ladungen nach jenen fernen Gegenden mitgenommen; aber dies sei erst ein kleiner Anfang, es fehle eben die Continuirlichkeit, da die nach Indien und China abgehenden österr. Fahrzeuge bestimmt sind, dort jahrelang zu verweilen, also auf regelmässige directe Rückfrachten nicht reflectirt werden könne.

Auch sei unsere Flagge in jenen Gewässern bisher wenig gekannt gewesen, und in Ermanglung internationaler Handels- und Schiffahrtsverträge, sowie nach der jetzigen Beschaffenheit des österr. Consularwesens fast schutzlos.

Ferner fehlt es unseren Mercantil-Capitänen zwar nicht an den nöthigen nautischen Kenntnissen, aber für weitaussehende Expeditionen, wo sie nach eigenem Ermessen das Interesse des Rheders wahren müssen, an commerzieller Gewandtheit und allgemeiner Bildung, daher auf die Reform der nautischen Schulen und Vermehrung der Unterrichts-Gegenstände in denselben besonderes Gewicht gelegt wird.

Weiter wurde darauf aufmerksam gemacht, dass im Falle einer Entwicklung unserer überseeischen Beziehungen, die Rhederei ihr System ändern müsse. Bis jetzt habe in der Regel ein Rheder mehrere Schiffe, künftig müsse aber, um dem kleinen Capital die Betheiligung an der Rhederei zu ermöglichen und die eventuellen Verluste zu vertheilen, das Associationsprincip, das die englische, amerikanische und norddeutsche Marine gross gemacht hat, auch bei uns zur Geltung kommen; ein Schiff soll mehreren Antheilsbesitzern gehören, womöglich sollte auch das binnenländische Capital zu solchen Betheiligungen herbeigezogen werden, und namentlich sei bildenden binnenländischen Exportgesellschaften eine solche Theilnahme in Rhedereigeschäften zu empfehlen.

Endlich bedürfe auch das österr. See-Assecuranzwesen im Falle einer grösseren Ausdehnung des überseeischen Handels einer Auffrischung durch Verstärkung des für Seeversicherungen bestimmten Capitaless.

Uebrigens ist der Enquête zufolge der österr. Schiffbau jenem der am weitesten vorgeschrittenen Seestaaten ebenbürtig, und im Stande, aus den Ressourcen des eigenen Landes alle Anforderungen zu befriedigen.

Von einem Experten ward das Zurückbleiben Oesterreich's bezüglich des Dampfschiffahrtswesens besonders hervorgehoben. Während in Marseille sechzehn verschiedene Dampfschiffahrtsgesellschaften bestehen, habe in Oesterreich der Lloyd durch seine Privilegien und namentlich in Folge seiner Exemption von Schiffahrts-, Sanitäts- und Consulargebühren eine monopolistische, jede auftauchende Concur-

renz niederdrückende Stellung eingenommen. Auf der Dampfschiffahrt beruhe aber die Handelszukunft, und eine Entwicklung derselben werde speciell der so sehr niederliegenden österr. Eisenindustrie zu Gute kommen, wenn es durch eine zeitgemässe Reform des Lloyd-Institutes Privaten und Associationen ermöglicht werde, sich auf den Bau eiserner Schraubendampfer aus dem vorzüglichen inländischen Materiale zu verlegen.

IV. Stand der österreichischen Production mit Rücksicht auf den überseeischen Export.

a) Allgemeine Auffassung.

In Bezug auf den Export wurde die Frage, was die österr. Seehäfen für die Förderung der Ausfuhr österr. Erzeugnisse nach überseeischen Handelsplätzen leisten können, in der Enquête in verschiedenem Sinne beantwortet.

Einzelne Experten hatten von der Exportfähigkeit des Inlandes im Allgemeinen eine sehr geringe Meinung. Das Mittelmeerbecken (für Fassdauben und Hadern auch England) sei unser Absatzmarkt, im Welthandel können nur österr. Zündwaaren, dann etwas Stahl und Mehl auftreten.

Auf die Bemerkung, dass den statistischen Ausweisen zufolge Oesterreich bedeutende Quantitäten und Werthe von Industrie-Erzeugnissen, insbesondere Manufacturwaaren, Eisenwaaren, Glas, Kurzwaaren in das Ausland ausführe, dass ein bedeutender Theil dieses Exportes über die Nordseehäfen nach England, Amerika und Indien gehe, dass einzelne dieser Artikel, wenn auch unter fremden Firmen und unter ausländischen Etiquetten in allen überseeischen Handelsplätzen zu finden sind, und daher immerhin die Erwägung nahe liege, ob sich nicht für diese inländischen Erzeugnisse ein directer Absatz auf den überseeischen Märkten erzielen lasse, ward erwiedert, dass der indirecte Absatz österr. Industrieproducte, wie sich derselbe in den letzten Jahren zum Theil durch die Valutaverhältnisse, begünstigt durch Vermittlung ausländischer Exporteure, entwickelt habe, den gegenwärtigen Zuständen der österr. Industrie entspreche und schwerlich in directe Bahnen hinübergelenkt werden könne.

Dem österr. Fabrikanten convenire es, dass der fremde Consument ihn aufsucht und ihm am Erzeugungsort diejenige Waare abnimmt, welche zufällig den Anforderungen des überseeischen Marktes in Preis und Qualität angemessen ist. Hat der Fabrikant in dieser Art

sein Erzeugniss in loco angebracht, so kümmert es ihn dann nicht weiter, was mit der Waare geschieht und wohin sie geht, es sei dies weit einfacher und bequemer, als Versendungen nach dem fernen Auslande zu machen, dort Filialen zu errichten oder sich in alle Wechselfälle eines zweifelhaften und jedenfalls langathmigen Consignationsgeschäftes einzulassen.

Die österr. Industrie im grossen Ganzen mit Ausnahme weniger, leicht zu zählender hervorragender Firmen, die bereits selbstständig ihre Wege eingeschlagen, arbeite für den Bedarf des Inlandes unter der Aegide eines von ihr eifrig gehüteten Schutzzollsystems; ihr genüge vor der Hand diese Aufgabe und sie fände keinen Impuls, durch eigene Anstrengungen den Horizont zu erweitern, das Beispiel der Schweizer, Belgier, Norddeutschen nachzuahmen, welche in Amerika, Indien und China Etablissements unterhalten, dorthin die Söhne der ersten Häuser schicken, durch ihre Filialen die Bedürfnisse und Anforderungen der überseeischen Märkte studiren und durch ihre Agenten alle europäischen Productionsstätten bereisen lassen, um für jeden einzelnen Absatzpunct das Wohlfeilste und Passendste anzuschaffen.

Erst wenn in Oesterreich mit dem Schutzzollsystem gebrochen sei, werde der Industrielle durch die auftauchende Concurrenz genöthigt sein, nach Erweiterung des Absatzgebietes zu streben, seine Erzeugung auf einen massenhaften Export nach bestimmten, ihm Vortheile bietenden Absatzmärkten, mit Berücksichtigung der dortigen Anforderungen bezüglich der Qualitäten, Adjustirungen, Verpackung u. s. w. einzurichten und entweder durch eigene Zweig-etablissements oder durch Vermittlung von Exporteuren in den Welt-handel zu bringen, wobei noch immer die Frage, ob ein solcher Export über das österr. Litorale oder über die nordischen Seehäfen stattfinden werde, von der relativen Wohlfeilheit der beiden Wege abhängen werde, da im Handel der Patriotismus wenig zähle.

Es sind einzelne Facta älterer und neuerer Zeit angeführt worden, nach denen von Triester Häusern angestellte Versuche, österreichische Fabrikate in überseeischen Märkten einzubürgern, gescheitert sind, weil den binnenländischen Producenten an der Erweiterung ihres Absatzes nichts gelegen war und sie nicht zu bestimmen waren, ihnen aufgegebenen Bestellungen in der verlangten Beschaffenheit und Quantität oder binnen der geforderten Frist zu übernehmen, sobald sie hiebei aus ihrem gewohnten Geschäftsgange gestört, zur Vornahme von Aenderungen in Manipulation, Fabriks-einrichtungen u. s. w. gezwungen worden wären.

b) Nach den Ergebnissen der Special-Enquête.

Diese Ansichten über die österr. Industrie waren von der Mehrzahl der einvernommenen Importeure vertreten, welche sich hierbei theils auf ihre allgemeine Auffassung der Geschäftslage, theils auf eigene Erfahrungen stützten, die sie bei einzelnen Versuchen, sich auch am Export zu betheiligen oder für auswärtige Geschäftsfreunde Commissionen zu besorgen, gemacht hatten.

Günstiger gestaltete sich jedoch die Special-Enquête über die einzelnen österr. exportfähigen Artikel mit denjenigen Geschäftsleuten, welche mit diesen Artikeln den triester Platz, sei es in eigener Erzeugung, sei es durch Bezug aus dem österr. Inlande, versorgen. Es stellte sich bei dieser Special-Enquête heraus, dass trotz aller aus der allgemeinen Situation hervorgehenden oben geschilderten Schwierigkeiten und Hindernisse, dennoch für viele Waarengattungen die Elemente für eine namhafte Entwicklung eines directen überseeischen Absatzes vorhanden sind, falls hiezu alle einschlägigen Factoren mitwirken.

Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Producte der agricolen Industrie, namentlich der Mahlproducte, dann der Weine und geistigen Getränke überhaupt.

Die österr. Weizenmehle feinsten Gattung sind auf den überseeischen Märkten bereits eingebürgert; triester Mehl mit den Marken »S S S. F.« und »Fontana« wird in Brasilien von Pernambuc bis Rio del Sud um 20 bis 30 % höher bezahlt als die dort vorkommenden nordamerikanischen Mehle, mit denen unser Erzeugniss gemengt wird. Die Mehlfersendungen von Triest nach Brasilien sind so häufig als es immer nur die spärlichen Schiffsgelegenheiten gestatten; die Hauptschwierigkeit ist hiebei, dass sich ganze Schiffsladungen nach einem einzelnen Hafen nicht rentiren, da der Consum mit einem solchen Quantum nicht gleichen Schritt hält, während die Vertheilung einer ganzen Ladung auf mehrere nach einander anzulaufende Häfen wegen des hiermit verbundenen Zeitverlustes und der Vervielfältigung der Hafen- und Schiffahrtsgebühren die Fracht zu sehr vertheuern würde.

Nach Egypten wird per Dampfschiff ebenfalls Mehl in beträchtlichen Quantitäten ausgeführt, und viel geht davon über den Isthmus nach Ostindien, da die Peninsular and Oriental Company ihren ganzen Mehlbedarf für ihre transegyptischen Linien und Agentien von Triest bezieht.

Nicht minder geht Mehl per Segelschiff über das Cap nach Singapore und Batavia; einzelne Sendungen hievon haben sich gut rentirt, doch fehlt eben wegen des Mangels directer Verbindungen bisher die Continuität; ein erstes chinesisches Haus in Singapore hatte sich angetragen, monatlich 1000 Fass Mehl zu über-

nehmen und sich zu dieser Abnahme für ein Jahr contractlich zu verpflichten, falls die Ablieferungen regelmässig Monat für Monat erfolgen würden; eine Bedingung, welche man bei dem Mangel regelmässiger Schiffsgelegenheiten hier nicht eingehen konnte.

Endlich liegen auch günstige Anerbietungen aus Hongkong für den chinesischen Markt bis Shanghai vor; nach einem, dem Comité mitgetheilten, über ein in Verhandlung stehendes Geschäft entworfenen Calcul würde sich eine Versendung von 2000 Fass Mehl von Triest nach Hongkong nach den beiderseitigen Marktpreisen, und Fracht, Assecuranz, Commission reichlich in Abschlag gebracht, mit 17% netto rentiren.

Nach der Ansicht der einvernommenen Experten wäre die überseeische Mehlausfuhr noch eines grossen Aufschwungs fähig, welcher seine Grenzen nur in der noch lange nicht erreichten Receptionsfähigkeit der fremden Märkte findet. Bisher haben sich am Exporte fast nur die an der Küste befindlichen Mahl-Etablissements direct betheiligt, da sie Producte versenden, die theils aus inländischem, theils aus Odessa-Weizen in einer Mischung erzeugt werden, welche den Seetransport in heisse Länder besonders gut vertragen soll. Besonders ward das Comité auf die Wichtigkeit des Artikels: Mehlspeisen (paste), von dem sich im Inlande einige ausgezeichnete Fabriken befinden, aufmerksam gemacht, so wie auch dem Exporte von Schiffszwieback ein günstiges Prognostikon gestellt wurde. Als Curiosum sei hier erwähnt, dass ein triester Haus vor einigen Jahren eine Sendung von Schiffszwieback nach Newfoundland veranstaltete, welche nicht gelang, weil die wohlfeile Waare zu schön und gut ausgefallen war. Man wollte den Zwieback nicht kaufen, weil die Matrosen zu viel davon verzehren würden.

Einen besonders hervorragenden Platz unter den österr. exportfähigen Gegenständen nehmen die Weine ein.

Oesterreich erzeugt jährlich 30 bis 40 Millionen Eimer Wein, von denen höchstens 1½ Mill. Eimer zur Ausfuhr (meistens nach Schlesien, Posen, Russisch-Polen und Russland) gelangen, alles Uebrige im Inlande consumirt wird. Nach den Angaben der einvernommenen Experten könnte der Export von Weinen auf 6 bis 7 Mill. Eimer pr. Jahr steigen, das einzige Tolnaer Comitatz könnte eine Million Eimer ausführen.

In neuester Zeit, namentlich seit den glänzenden Resultaten der letzten londoner Weltausstellung, sind vielseitig grosse Anstrengungen gemacht worden, den kaufmännischen Betrieb des Weingeschäftes zu heben und es im Welthandel festen Fuss fassen zu lassen. Nach manchen Fehlgriffen ist es auch schon gelungen, über Rotterdam einen, wenn auch noch kleinen, aber doch schon regelmässigen, Absatz nach Englaud zu erzielen; in der Levante gewinnen österr. Weine allmählig Terrain, obschon dort der Verkauf nicht immer in den besten

Händen ist; in Alexandrien hatten sich einige Sorten steirischer Weine Eingang verschafft, und wird dort bedauert, dass der Marburger Weinhandelsverein sich aufgelöst hat; von Triest aus werden seit Jahren mit Sachkenntniss und Ausdauer von einer hier etablirten ungarischen Weingrosshandlung Versuche zur Einbürgerung ungarischer Flaschenweine auf überseeischen Märkten gemacht, und sind deshalb nach allen Seiten hin Verbindungen angeknüpft worden; endlich wurden in letzter Zeit wiederholt grössere Sendungen von Szegzarder Rothwein in Gebinden nach Buenos - Ayres veranstaltet, welche auf früherer sorgfältiger Erforschung des Absatzterrains und auf genauer Kenntniss der französischen Kellerei und Transportmethoden beruhen.

Der Anfang wäre also gemacht, und bei keinem andern Artikel zeigt sich so viel guter Wille und Eifer für Förderung des auswärtigen Absatzes als beim Weine; nirgends aber sind die Schwierigkeiten grösser, da es sich darum handelt, dem überseeischen, an französische und Sherry-Weine gewohnten Consumenten erst den Geschmack an unserem vaterländischen Gewächs beizubringen, und der Weinhandel nicht nur grosse Capitalien, sondern specielle Kenntnisse, Verlässlichkeit der Consignatäre, Rührigkeit und Intelligenz der Agenten voraussetzt. Herabsetzung der Eisenbahnfrachten für Weine, Gründung von Export - Associationen, Erwirkung von Baarvorschüssen auf die zur überseeischen Versendung gelangende Waare, ein nachhaltiger Consulats-Schutz sind die Postulate der Fachmänner.

Besonders haben dieselben hervorgehoben, es sei für die Wein-Ausfuhr en gros wesentlich, dass der Exporteur zugleich Wein Producent sei, da nur dadurch die Solidität der Waare, auf welche es namentlich bei der Einleitung eines Massen - Geschäftes ankomme, garantirt sei.

Rühmend muss auch erwähnt werden, dass hauptsächlich den ungarischen Exporteuren der nationale Ruf ihrer Erzeugnisse äusserst am Herzen liegt, und dass jene vorziehen, lieber sich Verlusten oder Gewinnschmälerungen durch die Beibehaltung ihrer nationalen Etiquetten im fernen Auslande auszusetzen und auf die allmälige Befreundung des dortigen Consumenten mit den ungarischen Weinen geduldig zu warten, als ihre Weine unter französischen oder andern Namen gleichsam in die Consumtion einzuschwärzen.

In wiener Bieren hat sich in neuester Zeit nach Egypten ein bedeutender Absatz gebildet. Nach Ueberwindung mancher Schwierigkeiten bei der Versendung, und nachdem manches Lehrgeld gezahlt worden, ist wiener Bier jetzt in Alexandrien, Cairo und am Isthmus von Suez ein allgemein verbreiteter und beliebter Artikel geworden. Insbesondere hat auch liesinger Flaschenbier schon festen

Fuss gefasst und widersteht bei gehöriger Verkorkung dem Einfluss des heissen Klimas.

Es ward nun darauf aufmerksam gemacht, dass wiener Flaschenbier, wenn es gehörig stark erzeugt und sorgfältig conditionirt wird, auch in transoceanischen Gegenden Eingang finden und dem englischen East India Pale Ale, dessen Verbrauch ein collossaler ist, eine um so ausgiebigere Concurrenz machen könnte, als bei den zahlreichen norddeutschen Handels-Etablissements, die sich an allen grösseren Plätzen befinden und von Tag zu Tag vermehren, unser Getränk gewiss den Vorzug erhalten wird.

Nicht minder wichtig erscheine es, den Absatz von Spiritus, Branntweinen aller Art, insbesondere Wachholder-Branntwein (gin), Liqueuren, womit schon jetzt, theils transitö aus Preussen, theils aus Oesterreich, in Egypten und seinen Hinterländern ein beträchtliches Geschäft gemacht wird, auch auf die ostasiatischen Gegenden, wo der Consum von Spirituosen aller Art enorm ist, auszudehnen.

In Betreff von Industrie-Erzeugnissen im engeren Sinne des Wortes liefert die Special-Enquête folgende Resultate.

Bezüglich Stahl, Eisen- und Stahlwaaren wurde die allgemeine Stockung in den grossen steirischen und kärnthnerischen Gewerben von den Experten constatirt und auf ihre bekannten Ursachen zurückgeführt. Es ward zugleich bemerkt, dass die Preise des englischen und schottischen Eisens in neuerer Zeit sehr angezogen haben, und fortwährend eine steigende Tendenz behaupten, mithin Hoffnung vorhanden sei, dass sich die österr. Eisen-Industrie aus ihrer jetzigen gedrückten Lage emporraffen und bei gehöriger Anstrengung ihren gebührenden Platz im Welthandel einnehmen werde.

In Stahl hat sich die über Triest vermittelte Ausfuhr, welche sich in früheren Jahren bis auf 120,000 Kisten belief, auf 40,000 Kisten jährlich herabgemindert. Als Ursachen des Zurückgehens wurden angegeben die Seltenheit directer Schiffahrtsgelegenheiten, die durch den amerikanischen Krieg bewirkten Störungen und die schwedische Concurrenz. Die Schweden haben die Verpackung und Marken unseres Erzeugnisses nachgemacht und bringen ihre Waare statt der unter dem Namen mailänder oder brescianer Stahl im Welthandel vortheilhaft bekannten und über alle Welttheile verbreiteten steirischen und kärnthnerischen zu Markte. Doch sei die schwedische Concurrenz nur in den ordinären Sorten Nr. 2, 3 u. 4

ernstlich zu fürchten, in den Qualitäten Nr. $\frac{0}{100}$, Nr. 0 und Nr. 1 behaupte unser Erzeugniss noch immer entschieden den Vorzug. So oft sich eine Gelegenheit, z. B. durch Mehlsendungen, darbiete, werden von Triest aus, als Beipackung oder zur Completirung der Ladung, noch immer kleinere Partien Stahl nach Brasilien, und zwar mit gutem Erfolge, geschickt; auch nach Singapore und Batavia sind Versuche gemacht worden, an letzterem Orte misslangen dieselben, weil man nicht die dort damals gangbaren Qualitäten versendet hatte. Im Ganzen halten die Experten die Stahlausfuhr nach überseeischen Ländern eines Aufschwunges für fähig, wenn die Sache richtig und mit Kenntniss der localen Marktbedürfnisse aufgefasst wird.

Der höchsten Beachtung würdig erklärten die Experten die Exportfähigkeit vieler Gattungen österr. Stahl- und Eisenwaaren, insbesondere der mannigfachen Erzeugnisse der Industrie der Städte Steyr, Schübs und Waidhofen an der Ybbs, dann der steirischen Sensen und Sicheln, der Werkzeuge aller Art (die Fabrik Joh. Weiss & Sohn in Wien wurde gerühmt), endlich der vielen Metallwaaren, die unter dem Gattungsbegriff der Kurzwaaren zusammengefasst werden (Quincailleries, viele Packfong-Artikel, emaillirte Kochgeschirre, die Lampen der Dittmar'schen Fabrik, die Wertheim'schen Cassen, Pendel- und Stock-Uhren).

Alle diese Artikel werden von triester Häusern, soweit die jetzigen beschränkten Verbindungen reichen, ausgeführt, und die Experten erklären, dass dieselben, vermöge ihrer Wohlfeilheit und Qualität, über Triest nach allen Weltgegenden würden versendet und auf allen ostasiatischen und amerikanischen Märkten mit Vortheil abgesetzt werden können, wenn die Versendung geschickt behandelt würde.

Hierzu seien aber Associationen unter den inländischen Erzeugern, Vorschussbanken, geeignete Vermittler und für Letztere die genaueste Kenntniss der Absatzmärkte selbst erforderlich, um zur richtigen Zeit mit der richtigen Waare aufzutreten. An einem Ort verlange man runde, am zweiten ovale, am dritten dreieckige Esslöffel, hier abgerundete, dort spitzige Messer, hier das Zeichen des Säbels, dort die Marke der Waage oder des Rades; der Markenschutz, wie er in Oesterreich gehandhabt werde, wirke nachtheilig auf die Entwicklung des Exportes, kommen grössere Bestellungen von Waaren einer gewissen Marke, welche die Leistungsfähigkeit der zur Führung des bestimmten Zeichens berechtigten übersteigen, so können dieselben nicht ausgeführt werden, und der ganze Absatz gerathe in's Stocken.

In Nägeln ist des enormen Vorsprunges der belgischen Erzeugnisse wegen nichts zu machen, nur für gewisse Gattungen von Bolzen und Nietnägeln sei neuerdings etwas Aussicht, ebenso könnten Weiss- und Schwarzbleche wegen des Steigens der englischen Waarenpreise Chancen bekommen.

Ein gleich günstiges Prognostikon als Ausfuhrartikel von Bedeutung wurde den manigfachen Galanteriewaaren der wiener Industrie in Bronze, Leder, Elfenbein u. s. w., den eleganten Buchbinder- und feinen Drechslerwaaren gestellt, welche sämmtlich nur der Organisation eines planmässigen Vertriebes bedürfen, um selbstständig auf allen überseeischen Märkten auftreten zu können.

Von musikalischen Instrumenten, Wagen, Tischlerwaaren geht jetzt nichts über Triest in das überseeische Ausland, doch wurde constatirt, dass schon vor 20 und mehr Jahren, als Triest noch überseeische Verbindungen hatte, Pianos und Meubel bis Valparaiso und Peru mit Vortheil versendet worden sind.

Dagegen wird von Triest und besonders von Fiume aus Papier aller Sorten, vom feinsten Briefpapier bis zum ordinärsten Packpapier, nach allen Weltgegenden, theils über England, theils als Beipackung zu anderen Versendungen, verschickt, und sei das Geschäft bei Vermehrung der directen Verbindungen mit Südamerika und Ostindien einer bedeutenden Vermehrung fähig.

Eine besondere Beachtung verdient eine gewisse in Oesterreich erzeugte Gattung von Büttenpapier, das im ganzen Orient, soweit die türkische und arabische Sprache herrscht, sehr für den orientalischen Kanzleigebrauch gesucht wird und dessen Absatz sich über die Küstenländer des rothen Meeres und des persischen Meerbusens ausdehnen liesse.

Für Stearinkerzen wäre nach der Ansicht der hiesigen Experten ein weites Feld. Die triester Kerzenfabrik concurrirt mit Glück überall, wohin die triester Verbindungen reichen, mit den belgischen und französischen Erzeugnissen.

Es wurde bemerkt, dass in Egypten allein den österr. Apollo-Kerzen ein Absatz von jährlich 200,000 fl. gesichert wäre, wenn unsere Kerzen dort in einer etwas geringeren Qualität, als sie für Wien verlangt werden, zu Markte kämen.

Auch in Seifen, ordinären und parfümirten, erklärte die triester Fabrik, die Concurrenz mit dem Auslande überall zu bestehen, wohin die hiesigen Verkehrsbeziehungen sich erstrecken.

Leder könnte nach der Ansicht der einvernommenen Fachmänner ein bedeutender Export-Artikel über Triest werden, wenn der durch die indirecten Beziehungen vertheuerte Import von Häuten aus Südamerika und Calcutta in Folge directer Verbindungen sich vortheilhafter für den inländischen Fabrikanten gestalten würde.

In Manufacturen wird von Triest aus nach Ländern jenseits der Meerenge von Gibraltar nichts exportirt, dagegen ist der Bedarf an Manufacturen sowohl für den Platzconsum als für das ganze adriatische Küstengebiet und einige Levantegegenden bedeutend. Dieser Bedarf wird nun in neuester Zeit zum grossen Theile aus Oesterreich bezogen, und die hiesigen Manufacturwaarenhändler

haben in der Enquête erklärt, dass in ordinären, mittelfeinen und feinen Tuchen, in brünner Wollstoffen, in gemischten Modestoffen die österr. Fabrikate auf gleicher Höhe mit den ersten ausländischen stehen, überall vollkommen concurrenzfähig seien, und dass ihr überseeischer Absatz über Triest, wenn überhaupt directe Verbindungen existirten, sehr bedeutend werden könnte. Von allen österr. Fabriken, welche schon jetzt mit Triest arbeiten, ist besonders jene von Phil. Haas u. Söhne in Wien, als den ersten ausländischen ihres Genres ebenbürtig, gerühmt worden.

Nicht minder wurde die vollständige Concurrenzfähigkeit der österr. Leinenwaaren aller Gattungen, von den feinsten Leinwänden bis zur ordinärsten Sackleinwand constatirt, die Thätigkeit der mährisch-schlesischen Fabrikanten dieser Fächer hervorgehoben und nur bedauert, dass ihre Erzeugung nicht ausgedehnt genug sei, um selbst bei den jetzigen beschränkten Exportverhältnissen vorkommenden grösseren Bestellungen gerecht werden zu können.

Die Resultate der hiesigen Enquête bezüglich der genannten Manufacturwaaren-Gattungen sind um so beachtenswerther, als in dem Freihafen von Triest österr. Waare höchstens unter gleichen Bedingungen wie die ausländische auftritt, indem Vorurtheil der Consumenten dem englischen, französischen und belgischen Producte noch häufig den Vorzug gibt, daher wohl nicht selten Fälle vorkommen, wo österr. Waare als fremdländische ausgelegt und verkauft wird.

Zu bemerken ist auch, dass die hiesigen Manufacturwaarenhändler in dem Bezuge österr. Waare durch den Bestand des Freihafenprivilegiums nicht im mindesten gehemmt zu sein erklären, indem die Retournirung der zum Verkaufe auf Losung nach Triest gebrachten Waare in das österr. Zollgebiet für die Dauerzeit der Lösungsbolette durch eine sehr erleichterte zollamtliche Manipulation binnen 24 Stunden bewerkstelligt wird, und auch nach Ablauf der Lösungsbolette nach Herstellung des Ursprungsbeweises die zollfreie Rückeinfuhr ermöglicht ist.

Die grosse Wichtigkeit des Exportes von Bekleidungsgegenständen, fertigen Kleidern, Handschuhen, Schuhmacherwaaren konnte in der Enquête nur obenhin berührt werden, da Triest hierin nichts leistet. Es wurde nur von einem Augenzeugen angeführt, dass in London von einem einzigen Hause in einer einzigen Sendung 40,000 Stück Paletots nach Melbourne verschickt worden sind.

In Hanfwaaren (Segelleinwand und Schiffstauen) ist ungeachtet des grossen ungarischen Hanfreichthums Oesterreich's Export noch sehr zurück. Bloss die k. k. Kriegsmarine und der Oesterr. Lloyd decken ihren Bedarf an Segelleinwand aus inländischen (einheimischen) Fabriken, die Handelsmarine versieht sich mit solcher aus englischen Provinzen. Der ungarische Hanf wird hier seiner dunkeln

Farbe wegen weniger geschätzt, als der aus der Romagna, den die hiesigen Seilereien fast ausschliessend verarbeiten, während das ungarische Rohproduct nach England verführt, und von dort als Hanfwaare wieder hieher geschafft wird.

Da sowohl Hanfleinwand als Taue einen sehr gangbaren Artikel auf den meisten überseeischen Hafenplätzen bilden, so wurde in der Enquête das Studium der Bedingungen, unter welchen Oesterreich bei seinem grossen nationalen Reichthum an dem Rohproducte in diesem Gegenstand exportfähig werden könne, einer besonderen Beachtung empfohlen.

In Thonwaaren wird unmittelbar von Triest fast gar nichts, in Glaswaaren wenig exportirt; die nach den verschiedenen Echellen der Levante gerichteten Glaswaaren-Sendungen transitiren in der Regel den Platz ohne weitere Vermittelung hiesiger Häuser. Nur eine hiesige Glaswaaren-Handlung macht Versendungen nach verschiedenen überseeischen Plätzen, so oft sich hierzu Gelegenheiten bieten und setzt diese Versuche seit Jahren mit Beharrlichkeit, aber bisher ohne entscheidenden Erfolg fort.

Es wird über die zunehmende Concurrenz englischer und französischer Waare geklagt, welche die Superiorität des böhmischen Glases in immer engere Grenzen einschränke, auch zeige sich bei den österr. Industriellen eben kein besonderer Eifer, ihren Absatz auszudehnen und ihnen übertragene massenhafte Bestellungen in kurzen Terminen durchzuführen. Nicht minder wird bedauert, dass sich Oesterreich in Tafelglas von Belgien gänzlich überflügeln liess.

In ordinären Handspiegeln, welche aber mehr zur Classe der Quincailleries gehören, behaupten die österr. Erzeugnisse ihrer Billigkeit wegen den Vorzug.

Was endlich das einzige blühende Exportgeschäft des österr. Litorale, den Holzhandel, betrifft, so erstreckt sich derselbe nicht über das Mittelmeer hinaus, nur Fassdauben werden auch nach England verführt.

Auf der Westküste von Südamerika ist zwar ein enormer Bretterconsum, aber wir können dort mit Canada und Schweden nicht concurriren, weil aus diesen beiden Ländern Bretter nach Valparaiso und Callao vollständig gehobelt und gefälzt gebracht werden, daher bei der Höhe der dortigen Arbeitslöhne und der Arbeitsscheu der Bewohner unbedingt, selbst bei höheren Preisen, den Vorzug erhalten.

V. Ansichten über die projectirte maritime Expedition.

Auf die Frage endlich, ob unter den allgemeinen Verhältnissen des österr. Seehandels, und insbesondere nach Massgabe der Leistungsfähigkeit der österr. Production, die Ausführung der von Herrn P. Revoltella projectirten commercieell-maritimen transatlantischen Expedition zu befürworten sei, lauteten die Antworten verschieden. Zwar darin sind alle einvernommenen Fachmänner einig, dass die Abschliessung internationaler Handels- und Schiffahrts-Verträge, sowohl mit den Staaten von Central- und Südamerika, als mit den ostasiatischen Staaten China und Japan, ein dringendes Bedürfniss sei und dass mit letztern nur im Wege der Absendung von k. k. Kriegsschiffen verhandelt werden könne, wie dies von England, Frankreich, Nordamerika, Russland, Spanien, Holland, Schweden, Preussen, Dänemark, ja selbst (durch ein gemiethetes Kriegsschiff) Seitens der Schweiz bereits geschehen ist, und eben jetzt auch von der turiner Regierung beabsichtigt wird.

Auch wurde der grosse Nutzen, welcher der österr. Handelsmarine durch die blosse Entfaltung der k. k. Flagge in jenen Gewässern, noch mehr aber durch die Errichtung einer permanenten Station k. k. Kriegsschiffe dort, erwachsen müsse, allseitig anerkannt.

Endlich ward auch die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Reform des österr. Consularwesens in jenen fernen Gegenden vielfach ventilirt, die Mangelhaftigkeit der jetzigen Consularzustände durch manche pikante Thatsache illustirt, und der Wunsch ausgesprochen, dass die wichtigsten Consularposten durch besoldete Staatsbeamte, und soweit dies nicht angehe, wenigstens durch achtbare und unabhängige österr. Kaufleute besetzt würden.

Dagegen gingen in Betreff des praktischen Nutzens, welchen die projectirte transatlantische Expedition der Erweiterung der österreichischen überseeischen Handelsbeziehungen, und namentlich im Exporte, gewähren könne, die Ansichten auseinander. Diejenigen Fachmänner, welche von der österr. Exportfähigkeit im Allgemeinen eine geringe Meinung haben, oder welche glauben, dass der jetzt bestehende indirecte Export österr. Erzeugnisse nicht so leicht aus seinen jetzigen Bahnen in die Richtung über die österr. Seehäfen gelenkt werden könne, versprechen sich auch von einer noch so gut geleiteten maritimen Expedition für den Handel keinen Erfolg, und haben sich in diesem Sinne namentlich die Herren Bois de Chêne, Hütterot, Gaddum, Schröder und Schöller ausgesprochen.

Die überwiegende Mehrzahl der einvernommenen Fachmänner misst aber der projectirten Expedition, wenn dieselbe im Sinne des Comité-Programmes ausgeführt wird, auch für commerzielle und industrielle Zwecke eine grosse Bedeutung bei, sobald sie nicht als eine isolirte Unternehmung aufgefasst wird, sondern als eine Vorbereitung zur Entwicklung einer rationellen Thätigkeit nach aussen hin, mit welcher die Hinwegräumung der dem österr. Handelsaufschwunge entgegenstehenden, in unseren inneren Zuständen wurzelnden Hindernisse gleichen Schritt halten und der die Bildung von Associationen, Herbeiziehung des grossen Capitals u. s. w. auf dem Fusse folgen müsse.

Die Aussendung junger unterrichteter Kaufleute und Industrieller nach überseeischen Handelsplätzen, wo dieselben in dort etablirte Handelshäuser einzutreten und einen längeren Aufenthalt zu nehmen hätten, die Gründung österr. Handelsfilialen und Etablissements nach den Beispielen der Norddeutschen und Schweizer die Errichtung von Exportgesellschaften, ebenfalls nach schweizer Muster ist vielfach in der Enquête besprochen worden.

Von der Aufstellung sogenannter Bazars auf überseeischen Märkten verspricht man sich nach den bisherigen Erfahrungen wenig, so wie auch von bloss flüchtigem Besuche vieler auswärtiger Plätze durch die auszusendenden commerziellen Agenten abgerathen wird. Es sei besser, nur wenige erste Handelsplätze in Betracht zu ziehen, dort aber eingehende und möglichst wenig auffallende Studien zu machen, als die Aufmerksamkeit auf viele Punkte zu zersplittern und dann über die bereits aus Reiserelationen, Compendien und Preiscourants bekannten Generalien nicht herauszukommen. Es sollte daher Sorge getragen werden, dass den commerziellen Agenten in der Art hinlängliche Zeit für die Erforschung der Hauptpunkte gelassen werde, dass sie nicht darauf angewiesen sind, die ganze langwierige Reise am Bord der Kriegsschiffe mitzumachen, sondern mit Benützung der vielen Dampfschiffahrtslinien sich selbständig für einzelne Reiserouten bewegen können und nur am passenden Orte mit der maritimen Expedition zusammentreffen. Zu Gunsten der maritimen Expedition auch in commerzieller Hinsicht haben sich namentlich ausgesprochen die Herren Gutter, Schmidt, Gossleth, Thoman, Terni, Carcassone, Carli, Ganzoni, Galvani, Smith & Meynier, Vielli, Machlig, de Leis, Deseppi, Burger, Sandrinelli, Hannapel, Angeli, Maffei, Sortsch, Visin, Tonnello, Strudthoff, Kohen, von denen die Meisten sich auch bereit erklärten, der commerziellen Mission Waarenmuster, Preiscourants etc. mitzugeben und ihre speciellen Anfragen zu stellen.

Bei der in der Enquête abgehaltenen Rundschau sind natürlicher Weise auch einzelne zum Theil über den Rahmen der Comité-

aufgabe hinausgehende Ansichten, Wünsche und Klagen angebracht worden. Einzelne Experten betonten die Nothwendigkeit der Hebung der österr. Unterrichtsanstalten überhaupt und der Gewerbe- und Handelsschulen im Besondern, und erwarten ein thätiges Eingreifen des österr. Handels- und Industriestandes in das Getriebe des Welt-handels erst von der besser unterrichteten jüngeren Generation.

Andere tadelten die Justizpflege im Allgemeinen und insbesondere den Schneckengang unserer Handelsgerichte; sie wünschen dass letztere durch kaufmännische, aus den Gremien der Handelskammern zu bestellende Capacitäten unter einem juristisch gebildeten Präses zusammengesetzt werden und summarisch verfahren.

Andere wieder finden das grösste Hemmniss in der Höhe der Steuern und Abgaben und insbesondere in der unverhältnissmässigen Last der Erwerbsteuer.

Einige endlich tadelten die Arbeitsscheu der unteren Classen, den Nachtheil der vielen Feiertage und der blauen Montage, so wie die Genusssucht der höheren Schichten der Bevölkerung.

Schliesslich darf nicht unerwähnt bleiben, dass sämmtliche an der Enquête Betheiligten mit warmem Patriotismus, mit Freimuth und Mässigung in stetem Hinblick auf den innigen Zusammenhang der Seehäfen mit den allgemeinen Reichsinteressen, so wie mit der aner kennenswerthesten Bereitwilligkeit und Zuvorkommenheit ihre Ansichten abgegeben haben.

Triest, 12. August 1864.

Gutachten der Handelskammern.

Die von den bedeutenderen Handelskammern eingelangten Gutachten sind äusserst widersprechend. Mehrere der grössten Kammern des Binnenlandes haben sich der Expedition, wie sie in der Broschüre des Hrn. P. Revoltella vorgeschlagen war, nicht günstig gestimmt gezeigt. Allein gerade diese Kammern haben sehr wichtige Beiträge zur Beurtheilung der volkswirtschaftlichen Zustände des Landes geliefert, und deshalb werden auch hier ausser den allgemeinen, aus ihren Berichten geschöpften, Urtheilen noch einzelne ausführliche Mittheilungen wiedergegeben.

Die wiener Handelskammer hat über die in der Revoltella'schen Broschüre entwickelten Ansichten und über die Aufgabe der Commission keine Meinung abgegeben, sondern sich darauf beschränkt, ihre Committenten im Wege der Journalistik auf das (Revoltella'sche) Project und seine Zwecke aufmerksam zu machen.

Die prager Handelskammer spricht sich gegen die Aussenung von Kriegsschiffen aus. »Dieselbe wäre erst dann rathlich und geboten, wenn die Expedition manchenorts Handelsverträge als Oesterreich's Interessen wünschenswerth erachten sollte und diese nur durch imponirendes Auftreten zu erreichen wären, sowie auch wenn Rechtsverletzungen gegen österreichisches Gut und österreichische Unterthanen zu ahnden sein sollten.« Die Frage, ob die Expedition, wie sie beantragt ist, wirklich bedeutende Erfolge für unsere Industrie erreichen werde, will die Kammer auch nicht unbedingt bejahen. Ueber die einer Expedition mitzugebende Commission von Agenten sagt die Kammer: »Man wird wahrscheinlich den Mitgliedern der Commission Proben dort gangbarer, bei uns gewöhnlicher Waaren mit der Frage vorlegen, ob und zu welchen Preisen sie in der verlangten Art in Oesterreich geliefert werden können. Sind

dann die erwähnten Fachmänner nicht im Stande, die gestellten Fragen präcise zu beantworten, so bleiben alle weitem Unterhandlungen erfolglos. Ob aber diese Herren über die verschiedenen Zweige der Industrie genügend unterrichtet sein werden, dürfte zu bezweifeln sein.« Dagegen macht sie folgenden Vorschlag: »Viel leichter wäre der Zweck der Expedition zu erreichen, wenn vor Ausrüstung derselben fachkundige Reisende abgesendet würden, um in den zu besuchenden Handelsplätzen Muster von Waaren, wie sie dort gangbar sind, mit den wirklichen Engros-Verkaufspreisen und natürlich nur von Artikeln, die in Oesterreich mit Vortheil gearbeitet werden können, zu sammeln, dann die nöthigen Auskünfte einzuziehen; über Verpackung, Frachten, Zölle und andere Spesen, ferner über Geld- und Creditverhältnisse, den üblichen Zinsfuss, Grösse des Absatzes und den Verkehr anderer Nationen in den betreffenden Artikeln. Diese Muster und Auskünfte zu sammeln, wird einzelnen gewandten Leuten eher gelingen, als einer officiellen Commission; ihnen wird man auch mit mehr Vertrauen mittheilen, welche Aenderungen rücksichtlich der Consulate u. s. w. wünschenswerth erscheinen. Wenn dann nach Rückkehr der Reisenden die gesammelten Muster und Auskünfte nach den verschiedenen Geschäftszweigen geordnet, den betreffenden Industriellen mitgetheilt werden, so können diese leicht beurtheilen, in welchen Ländern sich ihnen Aussichten auf lohnenden Absatz eröffnen; sie können dann nicht nur ihre begründeten Ansichten und Wünsche dem Comité der Expedition vorlegen, sondern die letztere auch mit Mustern versehen, wie sie sein müssen, um dem Verlangen der Käufer zu entsprechen.« Als die auf solche Weise zu erforschenden Länder bezeichnet die Kammer: »1. Westindien, Mexiko, Central- und Südamerika; 2. die Levante, das Mittelmeer von Marokko aus, Syrien, Kleinasien, das schwarze Meer, Erzerum wegen Persien; 3. Ostindien, China, Japan, Java, Australien.« Die Kammer fährt fort: »Für die Industrie Böhmens und Mährens werden jedenfalls die Resultate einer zweckmässig organisirten überseeischen Expedition von weit höherem Interesse sein, als der Aufschwung der Rhederei in Triest, weil inselange die Frachtkosten dahin nicht wesentlich ermässigt werden, Import und Export dieser Kronländer immer über Hamburg dirigirt werden wird. Die Fracht von Prag nach letzterem Platze beträgt 85 bis 90 kr. pr. Zollctr., nach Triest aber, selbst für Güter erster Classe 2 fl. 66 kr. Noch schlagender aber ist es, dass die gesammten Frachtkosten von Prag bis in den bedeutendsten Hafen China's, Hongkong via Hamburg nur 1 fl. 80 kr. betragen, also weniger als der geringste Frachtsatz nach Triest. Hamburg bietet aber unsern Fabriken den weitem, den Verkehr ausserordentlich erleichternden Vortheil, dass dort seit langer Zeit grosse Exporthäuser bestehen, welche entweder in den überseeischen Emporien eigene Etablissements besitzen oder mit dort eta-

blirten Kaufleuten eng verbunden sind und alle Einkäufe für sie besorgen; mehrere dieser Exporthäuser sind zugleich an der Rhederei Hamburg's selbst betheiligt, daher in der Lage, überallhin die billigsten Frachten zu bedingen. Auswärtige Häuser arbeiten lieber mit einem Exporteur, der ihnen alle Artikel seines Geschäftszweiges liefert und für jeden derselben die besten Bezugsquellen kennt, als mit einem Fabrikanten, welcher sich, wenn er Vorzügliches leisten will, doch nur auf wenige Artikel beschränken muss. Strenge Theilung der Arbeit ist für das Gedeihen der Industrie ebenso nothwendig, als die Theilung des Geschäftes zwischen Erzeuger und Verschleisser. Der Industrielle soll sich nur mit seiner Fabrik beschäftigen, den Vertrieb der Waaren aber Kaufleuten überlassen. Die strenge Einhaltung dieses Princip's hat zur Hebung des englischen Gewerbflusses mächtig beigetragen; auch in einigen Gegenden Deutschlands hat es schon Eingang gefunden, z. B. in Westphalen und in Nürnberg. Es sind Nürnberg's Handelshäuser, die den überseeischen Vertrieb der dortigen Manufacturwaaren besorgen, nicht Fabrikanten.«

Die reichenberger Handelskammer lobt die Bestrebungen Triest's, die österreichische Industrie durch und über Triest exportfähig zu machen. Mit dem in der Broschüre entwickelten Project der Expedition ist sie jedoch nicht einverstanden. Die Kammer sagt: »Abgesehen von allen innern staatlichen Verbesserungen, welche die Concurrenz — somit Exportfähigkeit Oesterreich's zu heben im Stande sind, ist vor Allem für den österreichischen Producenten, soll er exportiren, ein Mittelglied zwischen ihm und dem überseeischen Platze nöthig, und so lange dieses Mittelglied in Gestalt grosser Exporthäuser in Triest und Fiume, welches den Fundamentalgrundsatz des Exportes in England bildet, nicht existirt, kann sich in Oesterreich der Export im Grossen und Ganzen unmöglich entfalten. Es kann nie und nimmer dem österreichischen Producenten zugemuthet werden, dass er, der es sich zur alleinigen Aufgabe machen soll, seine ganze Thätigkeit der Production allein zuzuwenden, mit den entlegensten Puncten in China, Japan, Rio etc. etc. in directe, unmittelbare Verbindung treten, und so alle hochgefährlichen Chancen, die hiedurch erwachsen, übernehmen soll. Dies bestätigt sich schon durch den heutigen Gang des bisherigen bescheidenen Exportes Oesterreich's, welcher seine Richtung hauptsächlich über Hamburg einschlägt, und dies nicht allein aus dem Grunde, weil nach und von Hamburg sich die Frachtsätze weit billiger stellen, als via Triest, sondern hauptsächlich, weil in Hamburg ein Exporthandel organisirt ist, d. h. weil dort Häuser existiren, die das Mittelglied zwischen Producenten und überseeischen Consumenten bilden.« Ferner sagt die Kammer: »Die Expedition soll Handelsverträge abschliessen.

Derlei Verträge, besonders mit in der Cultur zurückstehenden Staaten können aber nicht über Nacht und auch nicht mittels einer Expedition abgeschlossen werden und dann können uns auch aus früher angedeuteten Gründen Verträge wenig nützen, wenn uns nicht Mittel geboten sind, die Verträge zu benützen, d. h. wenn wir nicht Exporthäuser besitzen, die nach diesen Ländern exportiren wollen. Man lege nur kein zu übergrosses Gewicht selbst auf ein gut organisirtes Consularsystem, es kann den Handel schützen, ihn aber nie in eine sichere Bahn leiten und das Exporthaus ersetzen.«

Und weiter: »Triest besitzt nicht viel Capital in einzelnen Händen, der triester Kaufmann hat bis heute nicht die Kenntniss der österreichischen Production und der Verhältnisse Oesterreich's und auch nicht die Kenntniss der überseeischen Punkte, wohin österreichische Producte mit Vortheil gesandt werden können. Es ist daher nicht vor auszusehen, dass in Triest oder Fiume grosse Exporthäuser entstehen können. Diese Lücke lässt sich durch Association ersetzen, durch Bildung einer österreichischen Export- und Importgesellschaft in Triest, die für eigene Rechnung österreichische Producte oder in Consignation (ein Consignationsgeschäft in Händen dieser Gesellschaft ist nicht gefahrbringend) exportirt. Diese Gesellschaft hätte eine Expedition in Art des Projectes, aber billiger, zur Bereicherung ihrer Kenntnisse zu veranlassen, an allen hiebei als passend anerkannten Punkten Filialen zu errichten, auch in österreichischen Industrieorten das Gleiche zu thun und sich, wo thunlich, mit dem Oesterr. Lloyd in Verbindung zu setzen, um das Seefrachtwesen auf eine Stufe zu bringen, die die Kosten der Seereise von Triest ab nicht höher stellt, als von Hamburg ab.«

Die brünner Handelskammer äussert sich: „Dem Exporte österreichischer Fabrikate steht gegenwärtig weit weniger der Mangel von Handelsverbindungen mit überseeischen Staaten und die Unbekanntschaft mit österreichischen Waaren auf den Exportmärkten entgegen, vielmehr ist der Absatz dahin in denjenigen Artikeln, welche wirklich exportfähig und concurrenzfähig sind, nicht ganz unbedeutend. Wo er fehlt, da liegt der Grund dafür in den Bedingungen der Production und so lange wir darin ungleich ungünstiger gestellt sind, als das Ausland, wird auch schwerlich an die Anknüpfung überseeischer Handelsbeziehungen zu denken sein.“ Ueber die Exportation von Schafwollwaaren sagt die Kammer: „Die Export-Geschäfte der hierbei betheiligten Fabriken und Kaufleute werden durch grosse Handelshäuser in Hamburg, Bremen, Berlin, Leipzig und in einigen Handelsplätzen Frankreichs und Englands vermittelt, welche den hiesigen Geschäftsleuten Bestellungen aufgeben und die Deckung anweisen. Nur ein kleiner Theil des Exportes, und zwar nach Nordamerika, erfolgt im directen Wege durch dort bestellte

Agentien, aber ebenfalls über nordische Häfen. Der Weg über Triest ist für den überseeischen Export von hier aus bis jetzt fast gar nicht betreten worden. Die Gründe dafür liegen theils in der geographischen Lage, welche den Brünner Platz und wohl auch die wichtigsten der übrigen österreichischen Industriedistricte auf den Weg über nordische Häfen überhaupt anweist, was auch mit durch die binnenländischen Communicationsmittel und Frachtpreise unterstützt wird, theils und hauptsächlich aber darin, dass die Handelswege nach transatlantischen und transoceanischen Ländern von den norddeutschen, französischen und englischen Häfen aus wohl organisirt und die Handelsverbindungen der oben genannten ausländischen Handelshäuser schon seit längerer Zeit begründet und daher sehr befestigt sind. Insoweit nun die natürlichen Verhältnisse in diesem Zug des Exporthandels überhaupt Aenderungen zulassen, würde sich Triest zu einem vermittelnden Handelsplatz in der Weise, dass regelmässige Schifffahrtsverbindungen von da aus nach überseeischen Ländern organisirt werden können, nur dann emporschwingen, wenn vorher oder doch mindestens gleichzeitig dort Handelshäuser auftreten, welche, mit tüchtigen Capitalien ausgerüstet, die gleiche Vermittlung des Exportes übernehmen, wie sie gegenwärtig von den nordischen Handelsplätzen aus erfolgt. Solche Handelshäuser würden allerdings anfänglich mit einer zähen Concurrenz deutscher, französischer und englischer Häuser in den Exportländern zu kämpfen haben; indess der Ausdauer und einem tüchtigen Capitale würden diese Hindernisse allmählig weichen. Wenn es auch dem Fabrikanten unzweifelhaft angenehm sein würde, seinen Export über einen inländischen Hafenplatz zu leiten, so ist er doch wenig in der Lage, dafür entscheidend mitzuwirken. Er kann ohne wesentlichen Nachtheil für seine Fabrikation sein Capital nicht in doppelter Weise engagiren: in der Production und in der Anbahnung selbständiger Handelsgeschäfte nach Exportplätzen. Mehr oder weniger müsste in letzterer Beziehung von dem Fabrikanten, der sich in Tauschverkehr und Waaren-Speculation nicht einlassen kann, der Weg der Consignation betreten werden und die Schafwollwaaren-Fabrikation des Kammerbezirkes wenigstens kann bei dem Umstande, als ihr Export unter für die Fabrikation weit günstigeren Verhältnissen stattfindet, kein Interesse haben, diese mit grossem Risiko verbundene Bahn zu betreten. Auch für die Bekanntmachung ihrer Producte auf überseeischen Märkten durch die Fabrikanten selbst kann, weil dies ohnehin durch die vermittelnden ausländischen Handelshäuser ziemlich ausgedehnt geschieht, kein besonderer Reiz vorhanden sein.“ Die Kammer verspricht sich von der vorgeschlagenen Expedition keinen Erfolg.

Die l i n z e r Handelskammer meint, »dass von der Ausrüstung eines Kriegsgeschwaders in der Art, wie es in der Broschüre beantragt ist, die Betheiligung Oesterreich's am Welthandel nicht in solcher Weise gefördert werden kann, wie man es erwartet, und wie es zu wünschen ist; dass vielmehr der angestrebte Zweck einer grossen Betheiligung Oesterreich's am Welthandel durch tüchtig geleitete Handelsgesellschaften; durch Reform des Consulatwesens; durch ergiebigen Schutz der österreichischen Unterthanen mittels der Gesandtschaft; durch Handelsverträge, gefördert werden könne; dass die Kriegsmarine Oesterreich's nicht so sehr durch ihre Vermehrung als vielmehr durch ihre specielle Bestimmung für den Schutz des Handels, dort, wo es erforderlich ist, gedeihlich in Anspruch genommen werden kann.« Die Kammer spricht sich u. A. für bessere Schulbildung, für grössere Solidität der industriellen Leistung und gegen hohe Zölle, endlich dafür aus, dass der Staat Dampfschiffahrtsgesellschaften subventioniren solle.

Die g r a z e r Handelskammer ist nicht für die Aussendung einer Expedition, aber für Bildung einer Handelsgesellschaft in Triest, welche die levantinischen Märkte ausbeuten soll.

Die p e s t - o f n e r Handelskammer weist darauf hin, dass »Ungarn sich vor der Hand am Export-Welthandel nur mit seinen Weinen und Mehlproducten, zum Theil auch mit seinen Oelsaaten und deren Nebenproducten, mit seinem Tabak, Hanf und Hadern zu betheiligen im Stande wäre.« Sie sagt dann: »Mit den zwei ersteren Artikeln sind bereits mehrere Versuche gemacht worden, und obschon die Vorzüglichkeit des Productes auch in andern Welttheilen rühmlichst anerkannt wurde, so haben diese Versuche dennoch kein, selbst den bescheidenen Erwartungen der Exporteure, entsprechendes Ergebniss geliefert, — nicht weil etwa die Preise dieser Artikel die Concurrenz mit denselben Producten anderer Länder zu fürchten gehabt hätten, sondern lediglich, weil andere Länder sich der Vortheile von Handelsverträgen und eines ausgiebigen Marine-schutzes erfreuen, und daher gegen den hiesigen Erzeuger exceptionelle Begünstigungen an Hafen- und Zollgebühren — die einen sehr ansehnlichen Betrag ausmachen — geniessen, welche Jeden, der kein ähnliches Anrecht hat, aus dem Felde schlagen. Wir theilen daher vollkommen die Ansicht des Special-Comités über die Erfordernisse, welche unserm überseeischen Welthandel zunächst Noth thun; es sind diese: 1) Handelsverträge mit allen jenen Völkern, mit welchen wir mit Vortheil in Verkehr treten können; dann 2) eine Regelung und Ausdehnung des Consularwesens, um dem Vertragsrechte ihre Vertreter zu geben, endlich 3) die Entfaltung einer gewissen maritimen Machtstellung, — glauben jedoch, dass es vorerst erforderlich wäre,

von der hohen Staatsverwaltung die Gewissheit zu erlangen, ob auch sie diese Ansicht theile und fest entschlossen sei, ihre Unterstützung in der bezeichneten Weise dem österreichischen Handel angedeihen zu lassen? Ist dies nun wirklich der Fall, so wäre dann, aber erst dann, die projectirte transatlantische Expedition allerdings ein sehr passendes Mittel, um über die Handelsrichtungen, die Communication, Creditverhältnisse u. s. w. genaue Nachweisungen zu erhalten, die später, wenn das Consularwesen geregelt ist, ohnehin eine seiner Hauptaufgaben bilden wird.«

Die ödenburger Handelskammer ist für die Expedition. Sie führt aber Klage gegen die Bahnverwaltungen, welche durch ihre hohen Tarife den Export der landwirthschaftlichen Erzeugnisse Ungarns erschweren.

Die lemberger und krakauer Handelskammer haben sich gegen eine Expedition ausgesprochen, die brodyer hat sich mit Rücksicht auf die Lage ihres Kammerbezirks weder dafür noch dagegen geäußert.

Die triester Handelskammer erklärt, dass die in der Broschüre entwickelten Ansichten und Vorschläge »in voller Uebereinstimmung mit jenen stehen, welche die Vertretung des triester Handelsstandes seit einer langen Reihe von Jahren und bei den verschiedensten Anlässen ausgesprochen und befürwortet hat. Was zuvörderst den Grundgedanken der Schrift des Herrn Revoltella, die Hebung und Belebung unseres auswärtigen Verkehrs, speciell die grössere Betheiligung Oesterreich's am transoceanischen Welthandel angeht, so hat sich der hiesige Handelsstand und die Vertretung desselben bei mehreren Gelegenheiten eifrig darum bemüht — wie u. A. die auf Kosten des erstern unternommenen Expeditionen nach Ostindien, China und Abyssinien, so wie die Bestrebungen beweisen, durch Musterausstellungen und Absendung von Agenten den Producten des inländischen Gewerbflusses auf fremden Märkten vermehrten Absatz zu verschaffen und auf diesem Wege für den Import ebenfalls neue Verbindungen und directe Quellen zu eröffnen. Leider hat dies Alles bisher noch zu keinen befriedigenden Ergebnissen geführt, was jedoch keineswegs entmuthigen, sondern nur zu neuen Anstrengungen auffordern soll, da Jedermann über die gebieterische Nothwendigkeit einig ist, unsern auswärtigen Handel auszudehnen.«

Ueber die Veranstaltung einer österreichischen maritimen Expedition nach den überseeischen Handelsgebieten sagt die Kammer: »Auch hier ist sie in der Lage, auf analoge Bestrebungen und Anträge verweisen zu können, welche von der Vertretung des hiesigen Handelsstandes ausgingen. Bereits unterm 26. Aug. 1859 3447-HM. hatte nämlich die Kammer an das hohe k. k. Ministerium für Handel,

Gewerbe und öffentliche Bauten die Bitte gerichtet, die geeigneten vorbereitenden Massregeln treffen zu wollen, um den Abschluss von Handels- und Schiffahrtsverträgen mit China, Japan und Siam und nähere Erforschungen über die beiden letzten Reiche im Interesse des österreichischen Handels und der österreichischen Industrie mittels einer dahin abzusendenden Expedition der k. k. Kriegsmarine zu ermöglichen. Dieses Gesuch wurde gleichzeitig auch dem k. k. Marine-Obercommando zur Würdigung unterbreitet. Auf dieses Gesuch ertheilte das hohe k. k. Finanzministerium, nach vorläufig mit dem hohen k. k. Ministerium des Aeussern gepflogener Rücksprache, unterm 21. Nov. 1859 den Bescheid, „„dass dermalen noch nicht der geeignete Zeitpunkt vorhanden sei, die in Anregung gebrachte Absendung österreichischer Kriegsschiffe zum Abschlusse von Handelsverträgen mit China, Japan und Siam in nähere Erwägung zu ziehen.““ Durch den hier angeführten, keineswegs unbedingt ablehnenden Bescheid fand sich die Kammer veranlasst, unterm 6. December 1859 ein erneuertes Gesuch an das hohe k. k. Finanzministerium zu richten, worin sie um Ermächtigung bat, im Hinblick auf das eventuelle Eintreten eines geeigneten Zeitpunctes für die in Anregung gebrachte Unternehmung nicht nur selbst angemessene Forschungen anzustellen, sondern sich zu dem gleichen Behufe auch mit andern Handelskammern der Monarchie in Verbindung und in's Einvernehmen zu setzen. Hierauf erfolgte von Seite des k. k. Finanzministeriums unterm 10. Jänner 1860 die Erwiderung, dasselbe habe mit Befriedigung ersehen, dass die Börsedeputation das angeregte Project mit besonderer Aufmerksamkeit verfolge und sich zur Beihilfe bei der Sammlung jener Daten und Materialien erbiete, welche zum gründlichen Studium dieses Gegenstandes unentbehrlich seien. Die dermaligen Zeitverhältnisse, heisst es in dieser Erwiderung weiter, gestatten zwar noch nicht, schon gegenwärtig zur praktischen Durchführung jenes Projectes zu schreiten; da aber hiedurch die Sammlung und Vorbereitung jenes Materials in keiner Weise behindert erscheine, welches bei der künftigen Negotiation der gedachten Tractate zu benützen wäre, so könne es nicht anders als erwünscht sein, wenn die Börsedeputation sich schon vorläufig mit den einschlägigen Vorstudien beschäftige und sich zu diesem Behufe auch mit andern Handelskammern in's Einvernehmen setze.«

»Aus dem Vorausgeschickten,« schliesst die Kammer ihr Gutachten, »geht mit aller Klarheit hervor, dass die Vertretung des hiesigen Handelsstandes sich mit den Vorschlägen des Herrn Revoltella nach deren wesentlichem Inhalte in vollem Einklange befindet. Sie würde von der möglichst vollständigen und beschleunigten Durchführung derselben grosse, in ihrer ganzen Tragweite noch kaum zu ermessende Vorthelle für die commerziellen, industriellen und maritimen Interessen der ganzen Monarchie, insbesondere aber auch für

jene des hiesigen Platzes, zu deren Förderung sie zunächst berufen ist, erwarten und sieht sich daher verpflichtet, dem von der Handels- und Gewerbekammer in ihrer am 4. d. M. abgehaltenen Sitzung einstimmig gefassten Beschlüsse nachkommend, die in der Schrift des Herrn Revoltella niedergelegten Anträge einem hohen k. k. Ministerium zu geneigter Würdigung und entsprechender möglichst baldiger Berücksichtigung auf das angelegentlichste und wärmste zu empfehlen.«

Die Handelskammer von Fiume bezweifelt, dass die inländische Production die Concurrenz im überseeischen Verkehre wird aushalten können, da die binnenländischen Industriellen dieselbe nicht einmal in den österreichischen Freihäfen bestehen zu können vermaßen, da das Project der Fusion mit dem Zollvereine einen Sturm von Protesten hervorgerufen hat, und Oesterreich mit seinen Erzeugnissen nicht einmal die levantinischen Märkte behaupten konnte. Als Vorbedingung eines grösseren Handelsflors bezeichnet die Kammer:

1. Ausgiebige Massregeln zur Hebung des Ackerbaues.
2. Aufhebung des Zollschutzsystems.
3. Vollständige Regelung der Valuta.
4. Einführung des deutschen Handelsrechtes auch in den Ländern der ungarischen Krone, möglichst baldige Activirung des neuen Privatseerechts-Gesetzes, Beschleunigung des Geschäftsganges bei Concessions-Bewilligungen für Associationen — eine in Fiume sich bildende Gesellschaft für wechselseitige Versicherung gegen Seeschäden musste über sechs Monate auf die Genehmigung ihrer Statuten warten —, Einführung eines gleichmässigen Systems für Maasse und Gewichte.

5. Ausdehnung und Vervollkommnung des österr. Schienen-Netzes, — seit 20 Jahren hoffe Fiume auf eine Eisenbahn!

Lege man an die Erfüllung aller dieser Postulate Hand an, so sei die projectirte transatlantische Expedition als Vorbereitung zur Ausdehnung unserer Verbindungen nützlich, ja nothwendig. Fiume werde dieselbe mit allen Kräften unterstützen, und alle dortigen grösseren Industrie-Etablissements, vorab die Papierfabrik Smith & Meynier, welche schon jetzt nach allen Weltgegenden ihre Erzeugnisse verschickt, wird sich an derselben betheiligen. Die Rheder von Fiume, denen ein Viertel aller österr. Schiffe langer Fahrt gehört, seien vom lebhaftesten Interesse für die Expedition erfüllt; Fiumaner Schiffe haben bereits Ostasien, Australien etc. besucht, das Haus A. Kanduth rüste eben wieder ein Schiff nach jenen Gegenden aus, das sich mit österr. Waaren befrachten werde, wenn sie den bis jetzt entbehrten Regierungsschutz erhalten, so werden sich die Fahrten und mit ihnen die Handelsverbindungen nur vermehren. Die Handels-

kammer verlangt ferner Begünstigungen für den Schiffbau und endlich Aufhebung des Prisenrechtes.

Die Handelskammer von Ragusa befürwortet auf das Wärmste Revoltella's Anträge in allen Puncten. Sie beruft sich auf die eigene Geschichte der Republik Ragusa, um nachzuweisen, welche grosse Bedeutung geschickt negociirte Handelsverträge für die Herstellung und Ausdehnung von Handelsrelationen haben können, sie will, dass die projectirte transatlantische Expedition stattfinde, ob die binnenländische Industrie sich für dieselbe interessire oder nicht, weil die Rhederei und Schiffahrt — selbst hochwichtige Industriezweige — durch die Zwecke der Expedition mächtig gefördert würden, sie will endlich, dass die Expedition mit Pomp und militärisch-diplomatischer Feierlichkeit auftrete, und dass sie sobald als möglich ausgesendet werde. Auch die Handelskammer von Ragusa betont übrigens die Nothwendigkeit der Valuta-Herstellung, Verbindung der Seeküste mit dem Innern durch mehrere und gut combinirte Schienenwege, Herabsetzung der Schutzzölle, Errichtung von Credit-Anstalten zum Nutzen des Handelstandes, Abschaffung oder wenigstens grösstmögliche Einschränkung des Prisenrechtes.

Die Handelskammer von Spalato stimmt mit den von Herrn Revoltella entwickelten Ideen überein, wünscht aber auch nächst der Ordnung der Valuta Herabsetzung der Zölle. Die maritime Entwicklung Oesterreich's werde durch Handelsverträge mit China und Japan gefördert werden. In den ostasiatischen und den Gewässern der Ostküste Südamerika's werde die österreichische Handelsmarine ein dankbares Feld für ihre Thätigkeit finden.

Die Handelskammer von Rovigno ergeht sich in Schilderungen der Nothlage Istrien's, deren mannigfache Ursachen, mit Hervorhebung des mangelhaften Realcredits, umständlich erörtert werden. Istrien hat einen beschränkten Consum und die Ausfuhr seiner Producte beschäftigt nur die Küstenschiffahrt. Nur Lussin piccolo nimmt durch seine bedeutende Rhederei am Weltverkehr regen Antheil und der Schiffahrt langer Fahrt könne die Aussendung der projectirten maritimen Expedition nur zum grössten Vortheil gereichen. Die Kammer verweilt bei dem Nutzen der Abschliessung von Handels-Verträgen, will wenig Schiffe, und zwar theils Kriegsschiffe, theils Kauffahrer verwendet wissen, empfiehlt ein längeres Verweilen auf den wichtigsten Puncten und die Durchforschung derselben nach möglichst vielen Richtungen, insbesondere mit Rücksicht auf alle Verhältnisse der österr. Handelsmarine. Die Handelskammer spricht sich gegen die Errichtung von Bazars aber zu Gunsten von Handelsassociationen aus und meint, es könne die in Triest projectirte In-

dustrie-Ausstellung mit den Expeditionszwecken in Verbindung gebracht werden. Auch sie plaidirt endlich für Abschaffung des Prisenrechtes.

Die Handelskammer von Venedig bezweifelt, dass bei den österr. Valuta-Verhältnissen der österr. äussere Handel sich werde heben können, sie will aber nichtsdestoweniger den Abschluss von Handels- und Schiffahrtsverträgen mit China und Japan durch einen geschickten Unterhändler mittels Absendung eines unserer besten Kriegsschiffe, sowie die Einsetzung tüchtiger Consuln österr. Nationalität, wo es Noth thut, betont aber hauptsächlich die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Fürsorge für die Handelsmarine, Aufhebung des Prisenrechtes, allgemeine Einführung des metrischen Systems für Maass und Gewicht, Reform des Zollsystems und des zollamtlichen Verfahrens. Gegen die Aussendung eines Kriegsgeschwaders zu handelspolitischen Zwecken spricht sich die Kammer, nicht ohne hämische Seitenblicke auf Oesterreich's maritime Schwäche, auf das Schärfste aus.

Gutachten von anderen Corporationen und von Privaten.

Unter den Gutachten von Vereinen verdient besonders dasjenige des n. ö. Gewerbevereins hervorgehoben zu werden. Derselbe hat sich mit allen auf die Hebung des Exports bezüglichen Massnahmen und besonders damit einverstanden erklärt, dass der vorgeschlagenen Expedition Fachmänner beigegeben werden. Der Verein hat eine Commission niedergesetzt, welche dem triester Comité in Detailfragen Auskunft geben soll.

Von Privaten haben sich geäussert und viele schätzenswerthe Beiträge zur Kenntniss der Verkehrszustände geliefert:

Herr Franz Ritter v. Wertheim, V.-Präs. der n. ö. Handelskammer
in Wien,

„ D. H. Pollak „
Herren Hermann u. Gabriel in Wien
die Direction der Pottendorfer Baumwollspinnerei und Weberei in
Wien,

Herr Franz Ritter v. Fridau in Wien,

„ E. Kolbenheyer in Wien,
„ Dr. Smrecker „
„ Al. J. Wrana „
„ Graf Franz Zichy „
„ Maximilian Dormitzer, Präsident der Handelskammer in Prag,
„ Edmund Schebek in Prag,
„ Ant. Gust. Trenkler in Reichenberg,
„ Gustav Tetzner in Gorkau,
„ C. Wolfrum in Aussig a. d. Elbe,
Herren Jos. Pfeiffer u. Comp. in Gablonz a. N.,

Herr Bernh. Fürth in Schüttenhofen,
Herren Brüder Strakosch in Brünn,
Herr Carl Offermann „
„ Dr. Rob. Heym „
Herren Franz A. Jálícs u. Comp. in Pest,
die Szegzarder Weinexportgesellschaft,
Herr Michael Nagy in Raab,
„ Dr. Rob. Czilchert in Gutor bei Pressburg,
„ Flandorfer in Oedenburg,
„ Franz Rieck in Graz,
„ Heinr. Fünck „
„ Cajetan M. Faber in Marburg,
„ Dir. Peter Ritter v. Tunner in Leoben,
„ Georg Volderauer in Salzburg,
„ Jos. Fürst in Gaming,
„ Mich. Zeitlinger's Sohn in Blumau (Oberösterreich),
„ E. Meyer in Hongkong.

Mehrere der genannten Herren und Gesellschaften haben sich nur über Details geäußert; andere dagegen so Werthvolles zur Beurtheilung der Industrie- und Handelsverhältnisse geliefert, dass wir, trotzdem sie nicht selten sehr abweichender Meinung sind, es uns dennoch nicht versagen wollen, ihre Ausführungen zum Theil ganz hier wieder zu geben. Da das Comité von dem Gesichtspuncte ausgegangen ist, die Sachlage einer reiflichen Prüfung zu unterziehen; so musste es auch auf Ansichten hören, welche denjenigen der Revoltella'schen Broschüre zuwiderlaufen.

Die höchst gründlichen Gutachten der böhmischen Industriellen wurden an Se. Exc. den Herrn Statthalter, Freiherrn von Kellersperg, gesandt und dem Comité zur Benützung freundlichst überlassen.

Das Comité veröffentlicht von den verschiedenen Gutachten dasjenige des Herrn Ritter v. Fridau,

„ Director Peter Ritter v. Tunner,
„ Maximilian Dormitzer,
und das Memoire des Herrn E. Meyer.

Endlich kann das Comité nicht umhin, zu erwähnen, dass die Revoltella'sche Denkschrift eine kleine Literatur hervorgerufen hat. Unter den Schriften, welche sich über die Denkschrift ausgesprochen haben, verdienen besonders die des k. k. Consuls Hrn. A. v. Kremer und die des Hrn. Franz Leitenberger in Cosmanos „Ein Gegenvorschlag zur Betheiligung Oesterreich's am Welthandel. Von einem österr. Industriellen in Böhmen“ beachtet zu werden. So oft auch beide Broschüren zu anderen Resultaten gelangen; so ist es doch

keine Frage, dass sie viel dazu beigetragen haben, den Gegenstand auf der Bahn reiflicher Untersuchung weiter zu fördern.

An die Gutachten der vorher erwähnten Herren reihen wir nun noch eine Arbeit des Comitémitgliedes Hrn. Heinrich Escher, welche ihrer statistischen Daten und der vorausgeschickten Erläuterung wegen für die Zwecke des Comité's von Wichtigkeit war und einen Aufsatz des Comitémitgliedes Herrn Edmund Bauer über Assecuranzen. Endlich theilen wir noch Auszüge aus Briefen des Gründers der schweizerischen Exportgesellschaft, Herrn J. H. Fierz in Zürich, mit.

Aeusserung des Herrn Franz Ritter v. Fridau über die commerzielle maritime Expedition.

Die mit Schreiben dieses löblichen Comités vom 28. Juli 1864 mir als ehemaligem Mitgliede der Ausstellungs-Juri zu London gewordene ehrenvolle Aufforderung, glaube ich dahin auffassen zu sollen, dass es mir obliege, die zur Betheiligung Oesterreich's am Welthandel vorgeschlagenen Massregeln und den Einfluss zu erörtern, welchen ihr Erfolg auf die damals von mir vertretenen Waaren, d. i. Eisenwaaren, voraussichtlich ausüben würde.

Das löbliche Comité wird bei Gelegenheit des eingehenden Studiums einer Frage von so grosser Tragweite, wie sie dem Verhältniss Oesterreich's zum Weltverkehr eigen ist, kein Hehl aus den Schwierigkeiten gemacht haben, welche dem raschen und doch gründlichen Verständniss der einschlägigen Verhältnisse entgegen stehen. Wenn es sich um nichts weniger handelt, als um die Vorbereitung einer neuen und grossen Zukunft für ein mächtiges Reich, und diese Vorbereitung auf einem Wege erfolgen soll, welcher den Erdkreis umfasst, und von den auf ihm weiter vorgeschrittenen Völkern durch Mühe und Erfolg von Jahrhunderten gebahnt worden ist, so wird kaum die Erfahrung eines Menschenalters und nicht der an den weitesten Entfernungen geschärfte Blick genügende Bürgschaft bieten können, dass seine Voraussetzung wahr und seine Schlüsse folgerichtig seien. Ich darf es gegenüber der Grösse dieser Aufgabe unzweifelhaft erwarten, dass in dem Wenigen, das ich zu äussern habe, und das sich überdiess auf einen engeren Kreis der Production und auf ungenügende persönliche Erfahrung bezieht, vor Allem das Streben erblickt werde, meinem Vaterlande immer nützlich sein zu wollen und so competenten Wünschen gegenüber, wie es jene des erwähnten Erlasses sind, meiner Pflicht Genüge zu leisten. Um meinen persönlichen Standpunct näher zu bezeichnen, glaube ich anführen zu sollen, dass mir das grosse Gebiet des Welthandels im

rothen Meere und im indischen Ocean durch einen längeren Aufenthalt in Egypten auf Ceylon und Mauritius und am Vorgebirge der guten Hoffnung, so wie durch Seereisen im atlantischen Ocean aus eigener Anschauung bekannt sei, für die übrigen Theile jedoch mir die persönliche Erfahrung fehle; dass sich in meinen eigenen Geschäften die Roh- und Gusseisenerzeugung, die Fabrikation des Eisens und Stahls und der Sensen vertreten finden, welche letztere allein von diesen Erzeugnissen ein Gegenstand des Ausfuhrhandels sind, und dass ich auf Reisen und besonders aus Anlass der Londoner Industrieausstellung Gelegenheit gehabt habe, einen bedeutenden Theil der europäischen Eisenindustrie kennen zu lernen. Dieser Standpunct ist daher keineswegs so umfassend, als es die gestellte Frage erfordern würde.

Der Eindruck, welchen der Reisende bei der Rückkehr aus überseeischen Ländern nach Oesterreich mit sich bringt, ist leider der, dass er die Flagge und den Gewerbfleiss seines Vaterlandes nur ausnahmsweise vertreten gesehen habe und bei dem unermesslichen Reichthum, welchen andere Völker aus dem Weltverkehr zu ziehen wissen, und bei dem Umstande, dass eine lediglich auf Europa beschränkte Macht gegenüber der steigenden Wichtigkeit der überseeischen Verhältnisse kaum mehr unter die grossen politischen Weltmächte zählt, ist es natürlich, dass in jedem Einzelnen der Wunsch nach Betheiligung seiner Heimat an jenen grossen Erfolgen lebhaft erwacht, und dass auch ich, selbst zehn Jahre nach meiner Rückkehr, nur mit aufrichtiger Befriedigung die Initiative begrüssen könne, welche zur Strebsamkeit Oesterreich's auf maritimem Gebiete von so massgebender Seite ergriffen wird. Ich kann es nicht leugnen, dass in dem Zurückbleiben Oesterreich's auf der grossen Weltstrasse der Völker etwas Befremdendes liegt, dessen augenblickliche Ursachen von diesem Comité selbst bereits eingehend gewürdigt worden sind, das aber nicht verfehlen kann, entmuthigend gegenüber der Möglichkeit rückzuwirken, welche Oesterreich gegönnt sein möge, mit der ihm eigenthümlichen Spannkraft die neue Bahn einzuschlagen. Die grossen Handelsbeziehungen der Völker sind nicht bloss die grössten Erfolge ihrer politischen Macht, sondern auch die Aeusserung eines ursprünglichen natürlichen Berufes, welcher vorerst als Hang zum Abenteuer, wenn glücklich, — als Unternehmungslust, und ausgebildet, als nationale Expansionskraft auftritt. Diese letztere ist angeboren, wenn jene Macht der glückliche Erfolg der vorbereitenden Geschichte war.

Die kleine Schweiz, mitten im unwegsamen Herzen eines Continents, die politisch ebenso machtlosen, wenn auch an den Flussmündungen eines grossen Hinterlandes günstiger gelegenen norddeutschen Emporien und das in seinem Handel zur Weltmacht gewordene England, sind in ihrer äusseren commerziellen Stellung

so eigenthümlich verschiedene Elemente des Weltverkehrs, dass man an ihrer Entwicklung vielleicht den hindernden oder den fördernden Einfluss äusserer Umstände, in diesen aber keineswegs die schöpferische Kraft erkennen kann, welche viel tiefer aus jenem natürlichen Beruf entspringt, der das Talent des Individuums wie den Volksgeist der Nationen bedingt. Sein Entwicklungsgang verzeichnet sich im menschlichen Geschick und in der Geschichte der Nationen.

Wenn die grossen Aeusserungen der Handelskraft in Oesterreich fehlen, kann das zu dem Schluss berechtigen, dass auch der Handelsberuf versagt oder verloren gegangen sei? Die letzten Conceptionen einer weitblickenden österreichischen Handelspolitik gehören der Vergangenheit fast eines Jahrhunderts an. Es können nicht Regierungsmaximen sein, welche dem seiner geschichtlichen Traditionen so unerschütterlich treuen Hause Oesterreich, in dessen Reich die Sonne nicht gesunken war, das Verlassen von Bahnen empfohlen hätten, welchen folgend es bis in die Zeit Carl's V. hinauf mächtig eingegriffen hatte in alle Geschicke der Menschheit, es scheint vielmehr, dass der staatliche Begriff Oesterreich sich im Laufe der Zeit so wesentlich verändert habe, dass auch seine Lebensäusserungen andere werden mussten.

Seit der Trennung der spanischen Krone, dem grössten Theil seines italienischen Länderbesitzes entsagend, später auf Belgien verzichtend, sah sich Oesterreich nicht nur von den atlantischen Küsten entfernt und auf den Raum eines Binnenmeeres eingeeengt, sondern es hatte auch denjenigen Theil seiner nationalen Bestandtheile verloren, welcher auf das unternehmendste und kräftigste an weitsehende Pläne gewohnt war, und damit scheint ein Theil jenes commerziellen Ferments dem österreichischen Staatsleben entzogen worden zu sein, welches bei dem losen Zusammenhang der einzelnen Bestandtheile des alten Oesterreich's in Bevölkerung und Administration sich unabhängig und fast ohne Einfluss auf seine Landesgenossen fort entwickelt hatte, und nach seiner Lostrennung kaum Spuren zurück liess.

Mit diesem Umgestaltungsprocess scheint der Stillstand des österreichischen Handelsgeistes zusammenzufallen, und wenn er sich heute wieder aufraffen soll, aus der Mitte eines Binnenlandes, entfernt von den Berührungen mit der grossen Handelsbewegung der übrigen Welt, so ist dies eine schöpferische Erscheinung, welche aus sich selbst hervorgeht, in keiner Weise vorbereitet durch eine frühere Geschichte. Oesterreich enthält selbst in seiner heutigen Zusammensetzung noch jene Racen, welche in anderen Oertlichkeiten weltberühmt durch ihre Handelsthätigkeit geworden sind und in deren Händen durch eine glückliche Fügung sich der Küstenbesitz des weiten Reiches als Ausgangspunct einer ferneren Machtentwicklung ausschliesslich befindet. Nicht bloss die Möglichkeit, auch die

Nothwendigkeit des Eintritts Oesterreich's in den Weltverkehr kann in dieser Gestaltung der Verhältnisse begründet liegen. Wenn in den verwandten, aber einem fremden Scepter unterstehenden Racen der Beruf nach aussen erwacht, so wird es auch für Oesterreich ein Postulat der Selbsterhaltung, so weit es an ihm liegt, jene Bewegung zu leiten, welche eine Stufe seiner Macht, aber auch nur wenn von ihm geleitet, zu werden verspricht. Die wiedererstehende Bedeutung des Mittelmeeres als unumgängliches Zwischenglied der Weltverbindungen, bringt Oesterreich wieder in die unmittelbare Berührung mit jenen grossen Interessen, welche nach dem uralten Herzen des Reichthums, nach dem indischen Ocean pulsiren. Die Regsamkeit des napoleonischen Frankreich's und Italien's, die aufstrebende Gestaltung des norddeutschen Seewesens zur politischen Macht, eigenthümlich zusammentreffend mit dem negirenden Zurückweichen England's und den sich daraus vorbereitenden, tief eingreifenden Veränderungen in den politischen Systemen des Welttheiles werden Oesterreich bestimmen müssen, aus binnenländischer Vereinsamung als Macht des Friedens und des Krieges auch zur See hervorzutreten und in dem Masse eine Weltmacht zu werden, als das Mittelmeer zum Weltmeer und die deutsche und romanische Race zum Träger des Weltverkehrs wird, und die maritimen Interessen in Oesterreich sind weit entfernt, bloss Fragen des Gelderwerbes zu sein, sie werden von Tag zu Tag schärfer hervortretende Umrisse seiner staatlichen Bildung und Existenz.

Aus der Eigenthümlichkeit dieses Ursprunges einer neuen Gestaltung wird sich auch der weitere Lauf bestimmen, welchen zu nehmen ihr vorbehalten ist. Das Naturwüchsige, welches die individuelle Betheiligung an grossen, weitsehenden Unternehmungen an sich trägt, wird in Oesterreich nicht von Einzelnen der Bevölkerung allein ausgehen können; es wird der obersten Staatsgewalt bestimmt sein, in klarer Erwägung ihrer jetzigen und künftigen Lebensbedingung die Bewegung nach aussen anzuregen und schützend zu begleiten. Ihr allein kann der grosse Gedanke unverhüllt vorschweben, der für die Geschicke eines mächtigen Reiches nicht nur fruchtbringend, sondern auch rettend zu werden verspricht, wenngleich erst in späterer Folge und Zeit und theuer erkaufte durch manches Opfer der Gegenwart. Gründe, die heute berechtigt scheinen, sind, wenn vergänglich und sich ändernd mit der klar heraufsteigenden Gestalt der Zukunft in den Augen des weitblickenden Staatsmannes ein Vorurtheil, welches verwirrend in planmässige Vorbereitungen einzugreifen nicht weiter berechtigt ist.

Wenn nun der Gedanke der maritimen Entwicklung Oesterreich's aus hochpolitischen Gründen und selbst in seinen materiellen Berechnungen weniger durch die Aussicht eines unmittelbar einzuziehenden Gewinnes als durch die Besorgniss eines Zeitverlustes, heute, wo es

hier kaum noch maritime Interessen gibt, der Staatsleitung allein angehören kann, die Initiative, welche dem Gedanken folgt, auch nur ihr zustehen muss, und die Form dieser Initiative auch eine vielfältig unsichere ist, welche oft erst nach manchem Misslingen den richtigen Weg einschlägt; so darf die weitere Entwicklung der Frage keineswegs dem Zufall überlassen bleiben. Ein Zufall aber, und vielleicht kein günstiger, ist auf materiellem Gebiete in Oesterreich die öffentliche Meinung. Wenn sich auch in neuerer Zeit durch vermehrte Berührungen mit dem Ausland die volkswirtschaftlichen Ansichten der erwerbenden Classen mehrfach geläutert haben, so ist die enge binnenländische Auffassung, das Gefühl von Abhängigkeit und der Mangel an in die Ferne gerichtetem Unternehmungsgeist der vorwiegende Charakterzug selbst des strebsamen Theiles der Bevölkerung. Wenn man bedenkt, dass ein grosser Theil des Reiches, und zwar gerade derjenige, auf dessen productive Kraft so vielfach gezählt wird, vor wenig mehr als anderthalb Jahrhunderten der türkischen Herrschaft entrissen worden ist, dass die industrie-reichsten Gegenden auch die entlegensten vom Meere sind, und wenn sie an der Bewegung des Seehandels Theil haben, diess durch fremde Vermittlung, nicht durch eigene Anstrengung geschieht, so darf es nicht überraschen, wenn die Bedeutung der See, der Ueberblick über weite Weltverhältnisse nur wenig zum Verständniss gelangt ist. Aber selbst hinter der allgemeinen Empfänglichkeit des Volkes für grosse Eindrücke steht die sogenannte officiële öffentliche Meinung in Oesterreich, wie sie durch die Handelskammern und in letzter Reihe durch die Reichsvertretung gebildet wird. Die Handelskammern in ihrer jetzigen Zusammensetzung nach ganz bedeutungslosen localen Verhältnissen gruppirt, sind durchaus ungeeignet, jene Interessen, welche sie zu vertreten bestimmt sind, zur Anschauung zu bringen. Aus den verschiedensten Industriezweigen, Gewerben und Handelsbeziehungen zusammengesetzt, welche im Schosse derselben Kammer selten gemeinsame, häufig widerstrebende Gesichtspunkte festhalten, sind die durch sie eingeleiteten Enquêtes und Berichterstattungen das Werk der unnatürlichsten Majoritäten und gewöhnlich vereinzelter, aber zum Nachtheil ihrer Genossen rühriger Persönlichkeiten, und weit mehr geeignet fachliche Specialfragen zu verwirren als zu bescheiden. Es wird der höheren Einsicht um so schwerer, solchen, der Bevölkerung gegenüber als autorisirt hingestellten, Aeusserungen trotz aller Einseitigkeit das Gewicht zu entziehen, als jene Körperschaften durch ihre bureaukratische Organisation den Schein der Regierungsgewalt an sich zu ziehen versuchen, während sie doch dem Regierungsgedanken eben so fern stehen, als dem unverfälschten Ausdruck des Bedürfnisses der Bevölkerung. Wenn nun grosse Fragen, deren Bedeutung gerade in dem Abstreifen aller localen Beengung

liegt, von jenen Organen behandelt werden sollen, so scheint ihr Erfolg von vornherein vernichtet.

Es ist höchst eigenthümlich, dass gerade die Handelskammern, an welche sich weder die Weihe der Geschichte noch die Macht des Augenblickes in irgend einer Sphäre des Staatslebens knüpft, berufen worden sind, ein so viel zählendes Element der sogenannten constitutionellen Factoren in der heutigen Regierungsform abzugeben; es ist klar, dass in grossen politischen Versammlungen die materiellen Verhältnisse, deren ziffermässiges Verständniss Specialkenntnisse vorausgesetzt, immer durch das Urtheil einzelner Fachmänner entschieden werden, deren persönlicher Standpunct oft sehr weitab von politischer Consequenz und Einsicht liegt. Wenn nun Privatinteressen dadurch allein schon ein weiter Spielraum gewährt ist, so wird dieses noch weit mehr der Fall sein können, wenn jene Vertreter, wie es bei einer doppelten Sichtung der Wahl nicht anders denkbar ist, entweder die energischsten persönlichen Motive, oder als Geschöpfe zweier Compromisse, die völlige Bedeutungslosigkeit mit sich hinauf nehmen, um als Theil des Regierungsmechanismus die in ihr geistiges Monopol fallenden Fragen entweder einseitig abzulenken oder dauernd zu erdrücken. Die bedauernswerthen Rückschritte, die das materielle Leben in Oesterreich durch das Paralsiren jeder kräftigen Initiative im Schosse der Regierung selbst erlitten hat, sind keineswegs geeignet, besseren Bestrebungen reiche Aussichten zu eröffnen. Die materiellen Interessen sind gegebene Thatsachen, die durch Majoritäten nicht entschieden werden können, oft mögen sie sich bekämpfen, durch Compromisse aber, welche die Streitenden zum Stillstand zwingen, unbedingt erliegen.

Ich kann es nur tief beklagen, wenn dieses löbliche Comité, indem es mit einer grossen Frage vor jene öffentliche Meinung tritt, jene Aufnahme des Gegenstandes nur schwer finden sollte, welche seiner allgemeinen Bedeutung allein würdig ist; ich muss ebenso befürchten, dass wenn in Folge des Betretens dieses öffentlichen Weges das in höchster Instanz bescheidende Ministerium sich bewogen fühlen sollte, das Endergebniss für die Durchführung der empfohlenen Massregeln jenen officiellen Majoritäten zu unterziehen, sich statt Aneiferung Hindernisse zeigen können, deren spätere Beseitigung formell kaum möglich sein wird. Es wäre dringend zu wünschen, wenn die vorzubereitenden Einleitungen in die Form einfacher administrativer Ressort-Massregeln gebracht werden könnten, deren höhere Bedeutung nur in dem wirklichen Erfolge hervorzutreten hätte.

Es möge mir nun gestattet sein, zur Erörterung der vorgeschlagenen Massregeln selbst, das ist zur commercieell-maritimen Expedition überzugehen. Die Zwecke derselben sollen im Allgemeinen bestehen in der Erhebung der commercieellen überseeischen Verhältnisse, in der Fortbildung derselben vom österr. Standpuncte

durch Abschluss von Handels- und Schiffahrtsverträgen und schliesslich in der durch militärische Machtentfaltung zu gebenden Gewähr ihres Erfolges. Diese Zwecke, gleich wichtig und berechtigt, scheinen mir jedoch der Zeit und Form nach getrennt und daher auch eine geschiedene Behandlung erfordernd. Die commerziellen Erhebungen müssen nothwendig den auf sie zu gründenden internationalen Transactionen vorausgehen und das Material vorbereiten, welches diesen die Grundlage und Richtung zu bilden hat. Die Form dieser Erhebung ist keine demonstrative, sondern jene der persönlichen Discretion und Klugheit und jener unbehinderten Gewandtheit, welche sich Instructionen aber nicht der Disciplin zu unterwerfen hat. Das diplomatische Auftreten hingegen, wo es nicht den gewöhnlichen Geschäftsgang einhält, stellt die grössten Anforderungen an die Form und wo es local nöthig ist, an den Machtausdruck. Es wird nur in ganz bestimmten und local vorgezeichneten Fällen zur Anwendung kommen können.

Commerziell-maritime Expeditionen, welche heute mit allen jenen Aufgaben gleichzeitig im Auge ausgesendet werden, dürften ihren Zweck nur dann erreichen, wenn sie ein bestimmtes locales Ziel verfolgen, an welchem angelangt, auch alle ihre Zwecke gleichzeitig erreicht werden können. Sie eignen sich durchaus nicht zu allgemeinen Erhebungen und verlieren damit nur Zeit und Geld. Sie sind in gleicher Lage mit naturwissenschaftlichen Expeditionen, welche in See gehen, um zwar entfernte aber wohlbekannte Küsten zu besuchen. Ihre meiste Zeit auf hoher See müssig zuzubringen gezwungen, durch die Kürze ihres Aufenthaltes am Landungsorte von eingehenderen Arbeiten ausgeschlossen, durch die Verschiedenartigkeit ihrer Zusammensetzung sich in ihren individuellen Bestrebungen häufig durchkreuzend, bringen sie von sogenannten Reisen um die Welt heute fast nur Raritäten, um so weniger Erfolge für die Wissenschaft aus der Fremde heim. Dieselben Kosten auf Reisen in noch unbekannte Länderstriche aufgewendet, würden einen weit grösseren Nutzen für die einschlägigen Richtungen abwerfen können und das Zeigen der Flagge mit rein militärischen Zwecken besser für sich allein zu erreichen sein. Dabei hat die Wissenschaft noch vor dem Handel den Vorthail, dass sie als Gemeingut Concurrenz und Geheimniss nicht kennt. Wie ganz anders ist dies bei commerziellen Tendenzen. Wenn man meint, jenseits des Oceans in eine fremde unbekannte Welt zu treten, deren Eigenthümlichkeit flüchtig in kurzen Umrissen zu zeichnen dem Unternehmungsgeist genügt, so ist der Irrthum den grossen, mit dem seefahrenden Europa in Wechselverkehr stehenden Handelsgebieten gegenüber nicht geringer, als wenn man einen kurzen Besuch England's oder Frankreich's eine volkswirthschaftliche Studie zu nennen versuchte. Eine nähere Betrachtung des londoner Marktes, ein Durchblättern der englischen Ein-

und Ausfuhrlisten, würde mit mehr Bequemlichkeit und vielleicht grösserer Gründlichkeit die allgemeinen Verhältnisse des ostindischen Handels kennen lernen, als ein flüchtiger Besuch Bombay's oder Calcutta's. Die genaue Kenntniss der englischen Colonien ist in England selbst so allgemein verbreitet, dass dieses erste aller handeltreibenden Länder nur mit ungläubigem Befremden eine Expedition sich seinen Küsten nähern sehen würde, welche gleichsam die Bestimmung hat, sie für den Weltverkehr von Neuem zu entdecken.

Die kaufmännische Vorsicht und Gewandtheit des Engländers würde ihn aber dennoch veranlassen, sich vor dem Eindringling zu hüten und zu verbergen, und die Expedition dürfte einer gastlichen Aufnahme zwar gewiss sein, aber auch einer ängstlichen Verhüllung aller nicht am offenen Tage liegenden Handelsvortheile, von welchen aller officiële Glanz vergeblich versuchen würde, den Schleier wegzuziehen. Ich darf aus meiner eigenen Erinnerung erwähnen, dass mir, als ich in englischen Colonien, aber fern von allen commerziellen Zwecken reiste, nicht das mindeste Misstrauen entgegen trat, während mir in London, wo mich der officiële Katalog der Ausstellung als Industriellen denuncierte hatte, trotz längerer und intimer Berührung mit der englischen Industrie, die Thüren der Etablissements verschlossen blieben, und es mir nur gelang, in Begleitung eines ausländischen Freundes, weil unbekannt, die wichtigeren Fabriken zu besuchen. Ich muss befürchten, dass das Schicksal einer demonstrativen commerziellen Erhebung auf englischem Boden kein besseres sein würde.

Maritime Expeditionen haben überdies den Nachtheil, dass sie, nur einzelne der Hauptküstenpunkte berührend, nur die allgemeinen dort sich bewegenden Transitverhältnisse kennen zu lernen Gelegenheit finden, während ihnen die Grundbedingungen der hinterländischen Production und Consumption völlig unbekannt bleiben. Die Erforschung dieser letzteren, welche nur durch längere Reisen ins Innere erzielt werden kann, ist aber ganz unerlässlich dort, wo es sich um ein von anderen Kräften bereits eingenommenes Gebiet handelt, gegen welche nur eine ausgebildete Concurrenz durchzudringen vermag. Die detaillirte Kenntniss der Geschmacksrichtung, der Bedürfnisse und ihrer bevorstehenden Entwicklung, der Mängel in ihrer Bedeckung, der Productionsfähigkeit und ihrer Zukunft, endlich der Veränderungen, welche die Einführung der grossen Communications-erfindungen in die aussereuropäische Welt hervorzurufen bestimmt ist, in allen Richtungen des Waarenzuges ist der Voraussicht unbedingt nothwendig, welcher es durch neue Vortheile allein gelingen kann, alte Gewohnheiten zu verdrängen. Alle diese Gründe dürften bestimmend wirken, die maritime Expedition auf ein bestimmtes Ziel zu beschränken, entgegen aber die commerzielle Erhebung durch ein System von Specialreisen zu erstreben, welche von mehreren

Persönlichkeiten nach den verschiedenen Richtungen gleichzeitig unternommen, eine Reihe von localen Fragen ebenso gründlich als rasch zu lösen erlauben, und indem sie unter einander geistig verbunden werden, die allgemeinen Erscheinungen mit grosser Sicherheit abzuleiten gestatten. Die französische Regierung hat solche Specialreisende als Enquête vor Abschluss ihres Handelsvertrages mit England mit dem grössten Erfolge nach dem vereinigten Königreich geschickt, und es ist wohl nicht nöthig, an die glänzenden Resultate der Reisen Fortüne's zu erinnern, welchen heute schon die grossartigste Entwicklung der Theecultur in Indien gefolgt ist.

Werden die Gebiete der so zu bereisenden Territorien in natürliche handelsgeographische Gruppen eingetheilt, wird die Aufmerksamkeit der Reisenden durch Instructionen auf in ihrer letzten Bedeutung convergirende Fragen gelenkt, dem individuellen Talent dabei aber aller Spielraum der Originalität gewahrt, so wird nach Durchführung jener Unternehmung dem prüfenden Blick ein so reiches Material der Vergleichung vorliegen, wie es die menschlichen Kenntnisse in diesen Richtungen noch nicht entfernt vor sich haben. Es müssen sich noch ganz unaufgeklärte Beziehungen der Cultur und Güterbewegung als Endergebniss jener combinirten Forschung herausstellen, welche mit aller Sicherheit exacter Induction dem Unternehmungsgeiste neue Wege erschliessen, oder die vorhandenen um so erfolgreicher anweisen, als sie die Productionsfähigkeit und die Bedürfnisse der einzelnen Handelsgebiete in gerader Linie gegenüber stellen werden. — Solche Reisen werden vor allem den Zweck zu erfüllen haben, Handelsverbindungen geistig anzubahnen, indem das materielle Anknüpfen sich unmittelbar an sie anschliessen kann; sie werden keine Musterreitereien im gewöhnlichen Sinne sein, im Gegentheil am häufigsten in den äusseren Formen sich des commerziellen Charakters zu entkleiden haben, wenn gleich die commerzielle Tendenz alle ihre Schritte leiten wird. Die damit betrauten Persönlichkeiten werden weit mehr als blosse Comptoirkenntnisse besitzen müssen, indem volkswirtschaftlicher Blick, eingehende Kenntnisse in Industrie und Agricultur und Erfahrung in der kaufmännischen Routine den Standpunct bezeichnen sollen, von welchem sie ausgehen.

Der Kostenpunct solcher Reisen ist unstreitig niedriger als jener der Expedition, und der erste Theil der Frage, d. i. die Beibringung der commerziellen Localbedingungen ungleich schneller durch sie erledigt.

Es möge mir gestattet sein, nachstehend die Gebiete anzuzeigen, in welchen die einzelnen Reiseunternehmungen eingeleitet werden könnten, wobei selbstverständlich die Anzahl der zu verwendenden Kräfte von ihrer Auswahl und der Schwierigkeit der an sie gemachten Anforderungen abhängen würde.

I. Gebiet. Die Küstenregion des rothen Meeres und des äquatorialen Ost-Afrika. Besuch der wichtigsten arabischen Häfen, mit Erhebung des Binnenverkehrs der Halbinsel. Kosseir, in seinen Beziehungen zu dem durch Eisenbahnverbindungen dahin zu leitenden Waarenzug. Massaua in Beziehung zum abessinischen Hochland, Aden als oceanischer Schlusspunct, Mombas, Zanzibar und die Zambesi-Mündung als die commerzielle Operationsbasis nach den höchst wichtigen Territorien der innerafrikanischen Seen.

II. Gebiet. Die tropischen Agriculturen am indischen Ocean mit dem Ausgangspunct Bombay. Bereisung von dort der indischen Eisenbahnen nach Madras und dem Deccan, der Nerbudda-Region und der theils entstehenden, theils zunächst jenen Communicationen zu gewärtigenden Baumwoll-Districten. Bereisung des Indus-Thales nebst Erhebung des Waarenzuges nach Afghanistan, Persien und den Mündungen der mesopotamischen Flussmündungen. Voraussicht der Veränderung, welche die festländische Eisenbahnverbindung Indien's mit dem Mittelmeer hervorzurufen geeignet ist. Bereisung des Ganges-Thales, Besuch seines Zucker-, Indigo- und Baumwollbaues und der darauf entstehenden Industrie. Calcutta, Verkehr nach Hinter-Indien und dem Buremputer-Lauf, Moulmein, Besuch der Reisculturen am Irawaddy und der Theepflanzungen in Assam. Nachforschungen über die Handelswege nach dem Plateau von Laos und den chinesischen Grenzgebirgen. Penang und der sich dort entwickelnde Zuckerbau, Singapore als Knotenpunct des Weltverkehrs, Erhebung der geeignetsten Verhältnisse zur Anlage von Kohlenstationen.

III. Gebiet. Die Agriculturen und Industrien des gemässigten Ost-Asiens, nebst Besuch der Bai von Turan und der Philippinen. Die Handelsverhältnisse der chinesischen Häfen, Canton, Hongkong und Shanghai. Die Japanischen Häfen, besonders Importverhältnisse. Seidenzucht. Eine Special-Mission von längerer Dauer und grösster Wichtigkeit würde die Bereisung des innere China's bilden, welche heute nicht mehr unausführbar ist. Erhebung des Standes der chinesischen Industrie, ihres Material-Bedarfes, ihrer Ausbildung, der Ackerbau-Verhältnisse und des unermesslichen Absatzgebietes, welches nach Aufhören des Abschluss-Systems der europäischen Thätigkeit dort geöffnet sein wird. Beobachtung der Vortheile chinesischer Kunstfertigkeit, ihrer Verkehrswege, besonders nach Indien und nach der russischen Grenze; endlich Beobachtung der russischen Handelsthätigkeit und ihrer Formen in Mittel-Asien, würden eines der grossartigsten und lohnendsten Handelsprobleme zu lösen versprechen.

IV. Gebiet. Der gemässigten Agricultur auf der südlichen Halbkugel. Das Cap. Bereisung der Weinbau-Districte, Erhebung ihres Handels. Bereisung des Weizengebietes im Westen der Colonie, der Schafwollzucht und der Waldregionen im Osten. Erkundigungen, wenn nicht Bereisung der Kupferlagerstätten im Namaqua-Land

und des Nomadenlebens am Oranien-Fluss. Erhebung des Waarenverkehrs von dort nach dem Seegebiet jenseits des Wendekreises. Natal. Erhebung seiner Zuckerculturen und des Handelsverkehrs nach den Boer-Republiken.

Australien. Die Verkehrsverhältnisse von Sidney. Kohlenbergbau, Viehzucht. Die subtropische Colonie im Queensland, Melbourne und die Goldfelder. Neuseeland, Ackerbau und Viehzuchtverhältnisse und die entstehenden Bergbaue im Süden. Das australische Gebiet ist durch seine relative Handels- und Zollfreiheit höchst wichtig.

V. Gebiet. Die Westküste von Amerika. Chili. Agricultur-District im Süden, das Waldland des Nordens. Valparaiso. Seine Eisenbahnverbindungen nach dem Innern. Bereisung der Andenpässe nach den Pampas und zurück. Berücksichtigung des Einflusses, welchen die über diese Pässe zu gewärtigende Eisenbahn-Verbindung mit dem La Plata-Gebiet auf den Welthandel auszuüben bestimmt ist. Bergbau-Districte Copiapo, Kupferhandel, Kupfergewinnung und ihre Zukunft. Silberbergbau.

Peru. Iquique. Gewinnung des Chili-Salpeters Arica, Waarenzug nach Bolivia. Die Silberdistricte von Cusco, Lima. Der Guano-Handel der Chincha-Inseln. Die Silberbergbaue des Cerro di Pasquo, Payta, mit dem Waarenverkehr nach dem Bergland von Loxa. Chinarinden-Handel, Cochenille-Culturen. Neu-Granada. Hafen von Puena-Ventura, mit dem Verkehr in das Cauca-Thal, das Plateau von Bogota, in Verbindung mit dem Magdalena-Thal. Die Tabak-Plantagen. Der Stapelplatz Mompos.

Central-Amerika. Der Kaffeehandel Costaricca's. Die oceanischen Verbindungen Nicaragua's. Die Bedeutung Panama's.

Californien. Der Importhandel St. Francisco's. Die Goldfelder und Bergbaue. Die Bedeutung der Eisenbahnverbindungen von St. Francisco nach dem atlantischen Ocean.

Das Oregon- und Columbiagebiet, als Bergbau und Walddistrict, Beziehungen zum Pelzhandel der nördlich angrenzenden Länder.

VI. Gebiet. Die Ostküste von Süd-Amerika. Die Region des La Plata. Montevideo und Buenosayres, als Metropolen des südlichen Handels und ihre Zukunft durch Eisenbahnverbindungen mit der Südsee. Beschiffung des La Plata bis Corientes und Assumcion. Erhebung des Verkehrs nach den westlichen Pampas, nach Chuquisagua und dem Bolivischen. Nach Matto-Grosso und den Nebenflüssen des Marannon. Von Assumcion nach Rio, durch Süd-Brasilien. Ackerbaugebiet und Bergbau-District von Minas-Geraes, Rio, Bahia und Pernambuc als Stapelplätze des tropischen Brasiliens.

Der Amazonen-Strom. Para. Beschiffung des Stromes mit den bereits bestehenden Verbindungen bis über die Peruanische Grenze. Erhebung des Verkehrs am Tocantin, Santa Rem, mit dem Handel des Tapajo. Zukunft der Schifffahrt am Madeira als Verbindung mit

dem Quellgebiet des la Plata. Verkehr mit Guiana durch den Rio Branco und mit dem Orinoco-Gebiet durch der Rio Negro. Zukunft des Amazonenstromes als gerade Wasserstrasse nach den Hochländern der Anden.

Venezuela. Die Mündungen des Orinoco. Verkehrsaussichten nach dem Innern. Angostura mit dem Karavanenweg nach Caracas. Buerto-Cabello als Stapelplatz nach dem Hochgebirge von Merida. Der Hafen von Cumana.

Die Antillen. Die Wichtigkeit Cuba's als bestentwickelte tropische Slaven-Colonie. Sein Import an Luxus- und Geschmacks- waaren. Jamaica. Dessen Wiedererstehen durch neue Arbeitskräfte. Haiti. Als wieder zu gewinnend dem europäischen Einfluss. Wichtigkeit der Antillen als Knotenpunct für die Schifffahrt.

Wenn diese Quellen des Reichthums, wie sie über die Erde zerstreut liegen, aber durch den cosmopolitischen Beruf der menschlichen Strebsamkeit sich ausgleichend in Verbindung gebracht werden, in jenem grossen Gesamtbild hervortreten, gehoben durch die Eindrücke eines fremden, oft phantastischen Lebens, beglaubigt durch Ziffern, welche in allmäliger Vervollständigung jene ungeheure Bewegung zu messen bestimmt sind, so wird sich auch deutlich das Verhältniss abheben, in welchem die verschiedenen Völker an jener Aufgabe des Menschen als Träger einer tellurischen Kraft Theil nehmen. Ursprüngliche Begabung, geschichtliche Einflüsse und alle jene Mittel, durch welche die später Eintretenden die Vorangeeilten zu überholen streben, werden in ihrer localen Bedeutung ebenso klar werden, als die Ziele, welchen die Bewegung zunächst zueilt. Wenn Europa den Mittelpunkt des Gewebes bildet, wo die Fäden des materiellen Austausches nicht nur zusammenlaufen, sondern auch gesponnen werden, um an ihnen die Unzahl der Güter heranzuziehen, deren das sich täglich potenzirende Culturleben in immer steigendem Maasse bedarf, so wird nicht nur der allgemeine handelspolitische Gedanke in den grössten Formen sich entwickeln, sondern auch vieles aufhellen lassen, welches in den politischen Systemen Europa's unklar bleibt, so lange man den Einfluss der überseeischen Verhältnisse ausser Rücksicht lässt. Die allgemeine Politik, die Grundlagen der unentbehrlichen Allianzen, werden von allgemeinen Ansichten und den wichtigsten neuen Hilfsmitteln getragen werden können, wenn man den objectiven Beweis zur Hand hat, dass es eine Politik des Welttheiles mit grossen Zielen nicht mehr gibt, welche nicht zugleich auch Weltpolitik ist.

Seit den wenigen Jahrzehnten, als die Dampfkraft die Entfernungen vermindert, haben die überseeischen Einflüsse ausserordentlich gewonnen, und streben allmählig dahin, dem durch maritime Lage und Uebung übermächtigen England ein Monopol zu entziehen, welches mehr oder weniger alle übrigen Völker beeinträchtigt hatte,

indem es sie von der Selbstbesorgung ihrer maritimen Angelegenheiten so fern als möglich hielt. Die kommenden Tage des Welt Handels scheinen bestimmt, tief eingreifende Veränderungen zu bringen, welche sich, wenn auch nicht in klaren, doch in grossen Zügen voraussehen lassen. Die eigenthümlichen Schicksale Nordamerikas, welche, wie ihr Ausgang immer auch sein möge, die Expansivkraft der Nordstaaten zur See ausserordentlich steigern müssen, indem sie ihnen den atlantischen Ocean und vorwiegend die Südsee zum Schauplatz ihrer Thätigkeit anweisen, fallen mit der Lockerung der Bande zusammen, welche England mit seinen aussereuropäischen Colonien nur mehr lose verbinden. Dagegen sieht sich England gezwungen, im Widerspruch mit seinen eigenen Grundsätzen, und räumlich getrennt durch die Macht und Einflüsse des continentalen Europa's, in Ostindien eine straffe Militärmacht zu gründen, deren Schlagfertigkeit durch ein entwickeltes Eisenbahnsystem zwar gewinnt, aber durch immer weiter greifende Eroberungen bei den geringen militärischen Hilfsmitteln des Mutterlandes ebenso geschwächt wird. In keinem Theile der Erde ist die Macht England's zur See eine so unsichere Waffe, als im indischen Ocean, wo die Küstenentwicklung hinter der ungeheuren Ausdehnung des Festlandes zurück bleibt und die Bedrohung der weitgedehnten trockenen Nordgrenze nur eine Frage der Zeit ist. England, welches im Vollgeföhle seiner Ueberlegenheit aus dem Freihandel sich ein Monopol zu schaffen weiss, hatte seit der erzwungenen Abschaffung der Sklaverei durch sein ostindisches Reich das Monopol der tropischen Arbeitskraft gewonnen, und mehr als je schien es in der Lage, die Productivität des wichtigsten Himmelsstriches allein zu beherrschen. Es ist eine eigenthümliche Fügung, dass gerade das Land der grössten Abgeschlossenheit, aber auch der grössten selbständigen Productionskraft, China, bestimmt ist, die tropische Erde als Gegengewicht zu England durch Arbeit zu befruchten und dass man heute schon von chinesischer Emigration sprechen kann, und von chinesischer Colonisation gegenüber der europäischen sprechen könnte, wenn beide Culturgebiete nicht auf noch ungleicher Höhe von Weltkenntniss und geistiger Spannkraft stünden. Dennoch wird China, wenn es heute den Menschen auch nur als Waare exportirt, den Rückschlag der mit seiner Heimkehr eingeföhrtten neuen Ideen und fremden Gewohnheiten unvermeidlich empfinden und ihrer Uebermacht schliesslich weichend, ein Absperrungssystem aufzuopfern gezwungen sein, mit dessen Fall eine handelspolitische Thatsache von grösserer Tragweite geschaffen wird, als es je für Europa die Entdeckungen des fünfzehnten Jahrhunderts gewesen waren. Wenn schon vor Ausbruch des amerikanischen Bürgerkrieges die Vereinigten Staaten das Hauptaugenmerk ihrer politischen Bestrebungen zur See auf Ost-Asien gerichtet hatten, wenn das Napoleonische Frankreich England nicht mehr gestattet

in den indo-chinesischen Gewässern einen Schritt mehr allein zu thun, wenn Russland durch die wie mit einem Zauberschlag vollzogene Annectirung des Amurlandes, das zweitgrösste Culturgebiet der Erde, plötzlich drängend, einengt, so scheint es doch, als bereiteten sich alle Nationen von grosser Unternehmungskraft in Ost-Asien auf das Ereigniss vor, welches allen materiellen Beziehungen eine neue Richtung zu geben verheisst. England, welches vor Kurzem, als der Machthaber von Indien, allein die Mittel besessen hätte, den Wendepunct in den chinesischen Geschicken für sich auszubeuten, sieht sich heute nicht nur bewacht, sondern auch in seinen nächsten Vergrösserungen nach Osten unmittelbar beengt. Hinterindien, viel reicher gegliedert, als die Halbinsel diesseits des Ganges durch seine nach Süden weit vorgestreckte Landspitze, die wichtigste Wasserstrasse nach China sperrend, die Höhenzüge, aus welchen im Norden die chinesischen Ströme entspringen, als geographisches Eigenthum ansprechend, ist heute weit entfernt, England sicher anheim zu fallen, da schon die als überstürzt so vielfach getadelte Eroberung Birma's verspätet zu sein scheint. Die Niederlassungen Frankreich's, im Gebiete des Cambodja, sind nicht nur eine materielle Operationsbasis gegen China, sondern greifen heute schon in ihren Einflüssen bis an die Grenze von Ava. Wenn das stolze England sich noch vor wenig Jahren herbeigelassen hat, eine freundschaftliche Expedition an die Küste von Siam zu senden, so verräth dies ein Gefühl von Unsicherheit, welche man in der Haltung der indobritischen Macht zu sehen nicht gewohnt ist.

Ost-Asien ist unzweifelhaft der Schwerpunkt, um welchen sich in nächster Zukunft die wichtigsten handelspolitischen Ereignisse zu drehen scheinen. Wenn es auch nicht im Sinne der naturgemässen materiellen Entwicklung liegt, Coalitionen gegen die am weitesten Vorgeschrrittenen zu erzeugen, so ist es doch ein Gebot ihrer Zukunft, dem Ueberwiegenden das Gegengewicht zu schaffen, und es scheint, dass das zweite Kaiserreich diese grossen, in der Ferne schlummern den Fragen mit allem Aufwand von Voraussicht zu benutzen sucht, um sich natürliche Hilfsmittel gegen England vorzubereiten. Der sonderbare Umstand, dass Oesterreich, wenn es heute an überseeische Politik zu denken sich anschickt, durch die Lösung der mexikanischen Ereignisse sich von vornherein in eine Solidarität mit den verwandten Bestrebungen Frankreich's verwickelt sieht, — kann ihm theilweise zu Statten kommen, indem Frankreich einen Bundesgenossen seiner überseeischen Tendenzen vielleicht nicht ungern sehen würde, da der verschwiegene Sinn dieser Bundesgenossenschaft auf die europäische Parteistellung nicht ohne nachdrücklichen Einfluss bleiben könnte. Es ist sehr wahrscheinlich, dass ein entschlossenes Auftreten Oesterreich's zur See, das Misstrauen Frankreich's keineswegs steigern, und jenes England's gar nicht wecken würde, weil England, einen gefähr-

licheren Gegner in Frankreich bereits vor sich sehend, aus seinen europäischen Prämissen Gründe finden könnte, in Oesterreich ein befreundetes Zwischenmittel zu hoffen.

Terrain und Zeit scheinen daher gleich günstig, um Oesterreich ein commercziell-militärisches Auftreten im indo-chinesischen Meere ohne weitere Vorfrage zu erlauben. Siam, Anam, China und Japan sind bereits gelehrt worden, mit den europäischen Nationen nach Entfaltung einigen Machtschauspiels Handelsverträge in gewissen Formen abzuschliessen, welche directe Vorthelle für den augenblicklichen Handel vielleicht weniger als die Möglichkeit bieten, sich in ihre Angelegenheiten einzumischen, und aus der für die Verletzung irgend eines europäischen Vertragspunctes sich ergebenden solidarischen Genugthuung einen leichten Nutzen zu ziehen. Die holländische Macht, welche aus traditioneller Gewohnheit und durch ihre reichen Sunda-Colonien, bei jenen mit den europäischen Machtverhältnissen nur spärlich vertrauten Völkern in Ansehen steht, muss in ihren Augen in demselben Maass verlieren, als der Begriff der europäischen Grossmächte ihnen geläufiger wird. Der Ersatz der holländischen Flagge, als vermittelndes Element, als Symbol des wirklichen Handelsschutzes, gegenüber der erobernden ostindischen und nordasiatischen Grossmacht, durch die deutsche Seemacht, ist vorläufig eine natürliche Möglichkeit, bis die Machtgruppen von neuem sich ändern und die deutschen Interessen nicht nur Einfluss, sondern wirkliche Herrschaft durch die nachhaltigen Hilfsquellen, die sie vertreten, zu beanspruchen berufen sind.

Gleich wie die königl. preussische Regierung eine Expedition in jene Gewässer abgesendet hatte, so scheint es nahezu politisch unmöglich, dass Oesterreich nicht mindestens ein Gleiches veranlassen sollte. Welches die Verbindungen mit dem indischen Ocean in Zukunft immer sein mögen, so werden sie die mitteleuropäischen Küsten auch am Mittelmeer zuerst treffen. Hat Deutschland je in Indien und China eine materielle Zukunft zu suchen, so ist Oesterreich der natürliche Wächter seiner Sicherheit, der natürliche Arm seiner Grösse.

Es ist kaum Zeitverlust zulässig, nachdem die deutsche Flagge in bestimmter internationaler Mission in jenen Meeren bereits durch Preussen entfaltet worden ist, und die Aufforderung an Oesterreich nicht bloss mit der Nachahmung länger zu zögern, sondern ein mit diesem Anfang zu eröffnendes Machtprogramm consequent fest zu halten und zu entwickeln, ist unabweislich geworden. Die maritime Expedition, welche demnach in dieser Richtung und unverweilt abzusenden käme, hätte vor allem diplomatische und militärische Zwecke zu verfolgen, indem sie die Sunda-Inseln, die Küste von Malacca, Bangkok, die Bay von Turan, die chinesischen und japanesischen Häfen besucht, die geeigneten Verträge abschliesst, politische Residenzen

begründet und zugleich die strategische Information gewinnt, zur Anlage der bleibenden Stützpunkte durch Kohlenstationen und entsprechende Niederlassungen. Erst im Gefolge des durch sie geschaffenen Schutzes, können die commerziellen Erhebungen und die Leistungen des kaufmännischen Unternehmungsgeistes ermöglicht werden. Nichtsdestoweniger müsste die Expedition von einer commerziellen Fachkraft begleitet sein, um das Vertragsmaterial vorzubereiten und gleichzeitig jene Erhebungen zu pflegen, welche zur unverzüglichen Ausnutzung der Verträge führen können, wenngleich sie nur auf den Hafenverkehr jener Gegenden beschränkt bleiben.

Würden die k. k. Kriegsschiffe noch in diesem Herbst auszu-
laufen beordert werden, so könnten sie bei guter Jahreszeit das Cap
doubliren und so frühzeitig in Singapore eintreffen, wo die mittler-
weile über Land gegangenen Chefs der Expedition sich einschiffen
würden, dass zum Beginn der Operationen im tropischem Hinterindien
noch ein Theil des Winters benützt und die Reise nach China auf
den Sommer verlegt werden könnte. Besucht die Expedition im
darauf folgenden Winter die Molucken und den Sunda-Archipel, um
sich über die Möglichkeit von Niederlassungen zu unterrichten, so
würde im Laufe von anderthalb Jahren ihr Zweck erfüllt sein können.

Nachdem auf solche Weise mit Ausnahme von Mexiko und der
nordamerikanischen Freistaaten, deren Verhältnisse durch die dortigen
ständigen politischen und commerziellen Residenzen gründlich erho-
ben werden können, der Ueberblick über das Ganze dem österr.
Unternehmungsgeist offen stehende Feld gewonnen sein wird, entsteht
der kais. Regierung die weitere Aufgabe, jene überseeische Reichs-
sicherheit für ihre Staatsangehörigen zu schaffen, ohne welche
geregelter und dauerhafte Handelsbeziehungen zu bestehen nicht ver-
mögen. Die Errichtung von Flottenstationen und die Ausbildung
des Consularwesens bilden hiebei die Hauptmomente.

Es kann kein günstigerer Augenblick für das Entrollen der
k. k. Kriegsflagge gedacht werden, als eben jetzt, wo der Ruhm des
Nordseefeldzugs durch die überall verbreiteten Deutschen bekannt
geworden und diese selbst sich als die natürlichen Schutzbefohlenen
des kaiser. Banners anzusehen gelehrt worden sind. Das Erscheinen
eines kaiserlichen Geschwaders in den ostasiatischen Gewässern wird
nicht allein mit Freuden begrüsst, sondern auch die Fortdauer der
durch dasselbe gewährten Bürgschaften als lebhaftes Bedürfniss gefühlt
werden. Indem sich Oesterreich dort, wo es die Vertretung der wich-
tigsten deutschen Zukunftsinteressen gilt, an die Spitze der Macht
gestellt hat, so darf sein Hervortreten kein ephemeres sein, sondern
muss den Entschluss kund geben, die beanspruchte Macht auch für
alle Zukunft zu behalten. Die Expedition würde den geeigneten
Uebergang bilden, um in den ostasiatischen Gewässern, unstreitig dem
wichtigsten Punct, eine Flottenstation zu gründen, deren Ausgangs-

punct die Sunda-Strasse und deren Aufgabe im regelmässigen Kreuzen zwischen Singapore, China und Japan bestünde.

Dieser Station würde vorläufig eine zweite zu folgen haben an den amerikanischen Küsten der Südsee. Zwischen Valparaiso und San Francisco kreuzend, würde sie meist den Winter in Valparaiso den Sommer in Callao zubringen, und nach Erforderniss den befreundeten Hafen von Acapulco besuchen können, indem sie gleichzeitig den Isthmus von Panama überwacht. Weitere Stationen würden erst nach Massgabe der Entwicklung der österr. Beziehungen zum Seehandel nöthig werden, und sich dann wahrscheinlich an den La Plata-Mündungen mit dem Besuch der brasilianischen Häfen und im Antillen-Meer einrichten lassen.

Das k. k. Consularwesen ist in seiner jetzigen Verfassung zur überseeischen Vertretung ungenügend. Statt der Honorar-Consuln, welche man hie und da und gewöhnlich über sich selbst lächelnd findet, müssten festbesoldete, lediglich nur zum Staatsdienste bestimmte Stellen geschaffen werden, und unter ihnen auch General-Consulate, welche mit staatsmännischer Befähigung nebst den materiellen Interessen auch die politischen wahrzunehmen haben würden. Bei fortschreitender Entwicklung der österr. Beziehungen mit China, Japan und den hinterindischen Reichen würden ambulirende diplomatische Residenzen vom Nutzen sein können, wie sie England und Frankreich, Nordamerika und Russland nach Bedarf ins Leben treten lässt. Als regelmässig zu besetzende Posten dürften sich empfehlen:

1. Ein General-Consulat zu Singapore, mit Consulaten zu Calcutta, Bombay, Point de Galle, Moulmein, eventuell Aden.
2. Ein Generalconsulat zu Shanghai mit Consulaten zu Canton, Hongkong und in einem japanesischen Hafen.
3. Ein Consulat zu Sidney und eventuell Melbourne.
4. Ein Generalconsulat zu Valparaiso mit den Consulaten zu Lima und Panama und San Francisco.
5. Consulate zu Montevideo, Bahia und Para in Verbindung mit der k. k. Gesandtschaft zu Rio.
6. Ein General-Consulat zu Havanna mit Consulaten zu New-Orleans und Vera Cruz.

Die Frage, ob Colonialerwerbungen unter die Ziele der kais. Politik aufzunehmen seien, ist heute noch eine offene und wird sich nur nach dem Gewichte entscheiden lassen, welches Oesterreich in der Weltpolitik zuzufallen bestimmt ist.

Dass die Grösse England's ihren Grund im Colonialbesitz findet, welchen die englische Politik auch heute noch durch die Besetzung strategisch und militärisch wichtiger Punkte zu vergrössern bemüht ist, dass das zweite Kaiserreich sehr wahrscheinlich aus ernsteren Motiven als lediglich zur Entfernung abenteuernder Elemente Colonien in Hinterindien und der Südsee, am oberen Senegal und in Madagaskar

zum Theile mit Waffengewalt begründet, dass Russland mit Riesenschritten seine Herrschaft in Asien ausdehnt, deutet auf die Colonial-Politik als keineswegs veraltet hin. Indem die erleichterten Verbindungen die Entfernungen abkürzen, wird die Erhaltung der europäischen Macht in überseeischen Gegenden ausserordentlich gefördert und die Schwierigkeit der Colonisation vermindert. England, durch die Differential-Zölle und Frankreich durch das Abschliessungssystem ziehen aus ihren Colonien einen directen, wenn auch künstlichen Nutzen für ihren Handel, ihre Industrie und Rhederei. Es ist kein Zweifel, dass bei lebhafter Betheiligung am Welthandel weitgreifende Verwicklungen kaum zu vermeiden sind, welche für Handels- und Kriegsflotte auch jenseits des Meeres Zuflucht und Stützpunkte unentbehrlich erscheinen lassen. Manche französische Colonialerwerbung mag nur den Sinn haben, für jetzt den nationalen Unternehmungsgeist zur See zu wecken, und später im wohlfeilen Austausch gegen wichtigere Vergrösserungen aufgegeben zu werden. Es gibt kaum ein Mittel das Streben nach der Ferne bei einem Volke natürlicher anzuregen, als indem man ihm heimatliche Interessen auch jenseits des Oceans zu schaffen weiss.

Die Möglichkeit der Colonial-Erwerbung ist heute ebenfalls noch offen. Wenngleich die Erwerbung im indischen Ocean heute nicht mehr mit jener Auswahl und Leichtigkeit erreicht werden kann, wie es noch zur Zeit der josefinischen Politik möglich war, so ist sie doch immer noch ausführbar an den wichtigsten Stellen des grossen Weltverkehrs an den hinterindischen Küsten, auf Sumatra und Borneo, auf der Molucken-Gruppe und auf manchen Inselpuncten an den chinesischen und japanesischen Küsten. Ein wichtiges und grosses Ansiedlungsgebiet bietet heute noch Afrika. Ist gleich die grösste Erwerbung, auf welche Oesterreich aus Gründen des Gleichgewichts nach der Besitzergreifung von Algier durch die Franzosen den Blick hätte richten können, heute nur schwer mehr ins Auge zu fassen, d. i. Egypten, so bleibt doch an der Ostküste von Afrika theils unter dem Aequator, theils südlich davon ein wichtiges Terrain offen, welches theils aus freier Hand, theils durch Abtretung erworben werden könnte, um wachsend von der Küste nach dem Innern, die grossen Handelswege nach dem obern Nil-Lauf und damit den Nilhandel selbst zu sichern.

Mit diesen grossen Massregeln würde die directe Initiative der Regierung, in soweit sie die Machtsphäre betrifft, zwar abschliessen, jedoch keineswegs jener Einfluss, dessen Ziel die Belebung des Handelsgeistes und die Einführung der Bevölkerung in grosse Unternehmungen sein wird. Die Richtung, welche diesem Einfluss gegeben werden soll, bedarf einer ernsten Ueberlegung, um nicht bloss Künstliches zu schaffen, und nicht statt Ermunterung Entmuthigung zu verbreiten.

Das wichtigste Gebiet bleibt aus vielen Gründen auch für diese Richtung das indische und chinesische Meer. Bedenkt man, dass bloss das ostindische und chinesische Culturgebiet eine Seelenzahl umfasst, welche die Hälfte der Erdbevölkerung übersteigt, dass beide Racen in ihrer Art hoch productiv sind, dass aber beide den Verkehr zur See nur wenig gewohnt sind, so darf man schliessen, dass dort nicht nur der Austausch der Producte ausserordentlich gross und durch die Berührung mit europäischer Cultur ein riesig zunehmender sei, sondern auch die Vermittlung dieses Austausches durch den Seeverkehr höchst lebhaft und ausschliesslich europäischen Kräften anheimfallend sein müsse.

Ich erlaube mir anliegend eine Tafel I. beizubiegen, welche die wichtigsten Exporte England's, des grössten und entwickeltsten Exporthandels, welchen es überhaupt gibt, nach den oben bezeichneten Gebietsgruppen gesondert, enthält.

Während die Exporte nach Südamerika nahezu stationär bleiben, nehmen jene, nach der östlichen Welt reissend zu und überbieten an percentueller Betheiligung die südamerikanischen nahe um das Doppelte, d. i. 20 Percent gegen 12.

Allein nicht bloss die Güterbewegung von und nach Europa, sondern auch der Küstenverkehr in Indien und China selbst ist ausnehmend gross und durchweg in europäischen Händen. Nicht bloss die englische, sondern auch ein beträchtlicher Theil der französischen und holländischen Handelsflotte versieht dieses gewinnreiche Geschäft. Die Schiffe gehen gewöhnlich mit Weinen oder anderweitiger Ladung von Europa nach Indien, kreuzen dort mit Reis, Oel oder Frachten zwischen Vorder- und Hinterindien und China durch mehrere Jahre und gehen schliesslich mit Colonialproducten nach Europa, meistens England, zurück. Die Ladungen gehen fast ausschliessend für englische Rechnung, und ein solcher Verkehr kann selbst ohne jede directe Landesexporte täglich mit Erfolg aufgenommen werden. Aehnlich verhält es sich mit der Dampfschiffahrt. Es ist sehr zu bedauern, dass der Oesterr. Lloyd nicht schon bei Zeiten der Errichtung der Peninsular Company in Concurrenz für die Beschiffung des indischen Oceans getreten ist. Seither hat sich der Verkehr sowohl auf den älteren Linien als durch China ausserordentlich gesteigert, und es ist eine Betheiligung an demselben selbst neben den älteren englischen und neueren französischen Concurrenten nicht nur möglich, sondern im österreichischen Interesse geradezu unerlässlich. Die Regierung würde selbstverständlich, sei es dem Lloyd oder einer neuen Gesellschaft, welche sich dieser Aufgabe unterzieht, entsprechende Subventionen gewähren, welche kaum unfruchtbar bleiben würden, wenn nicht bloss der Personenverkehr, sondern vor Allem der Waarentransport auf grossen eisernen Dampfern in's Auge gefasst würde. Wählt die Dampfschiffahrt einen entsprechenden Diffe-

rentialtarif, mit den Entfernungen fallend, so wird sie die Rhederei unter Segel nicht nur nicht unterdrücken, sondern sie in jenen für die Küstenschiffahrt und durch regelmässigen Windwechsel so günstigen Gewässern lebhaft befördern.

Als natürliche Linien bis zur weiteren Entwicklung würden sich voraussuchen lassen:

1. Suez-Aden;
2. Aden-Bombay und Aden-Point de Galle, mit der Nebenlinie Aden-Zanzibar;
3. Point de Galle-Calcutta und Point de Galle-Singapore;
4. Calcutta-Moulmein und Calcutta-Singapore;
5. Singapore-Canton und Canton-Shanghai;
6. Singapore-Manila und eventuell Japan.

Die Agentien dieser Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die natürlichen Anfänge von Factoreien und commerziellen Niederlassungen bilden können, deren Entwicklung durch den Privatunternehmungsgeist im höchsten Grad nothwendig sein wird.

Die ausserordentlichen Erfolge, welche England, Holland und die Hansestädte überseeisch erzielt haben, beruhen grösstentheils darauf, dass ihre Kaufhäuser an den jenseitigen Küsten selbst Niederlassungen begründen, wodurch sie nicht allein ihr Gebiet kennen und beherrschen lernen, sondern auch jenen kühnen, ausdauernden und weltbürgerlichen Geist in sich heranziehen, welcher grosse Verhältnisse begreift und bemeistert.

In der Hand der Regierung liegt es direct nicht, ein binnenländisches Volk zu einem seefahrenden mit einem Schlage zu umstalten; allein es leben in Oesterreich sowohl seetüchtige Elemente in den Küstenländern, als auch in seinem Innern viel offener Sinn für die Grösse des Vaterlandes besteht. Möge es der Regierung gelingen, indem sie theils anregend, theils materiell unterstützend vorangeht, indem sie nicht müde wird, die Wege einer neuen Richtung zu bezeichnen und zu eröffnen, jenen Geist individueller Kraft und Strebsamkeit zu beleben, welcher Oesterreich nicht bloss zur See, sondern in allen Beziehungen gross und mächtig zu bilden allein nur berufen ist.

Ich glaube demnach die Beantwortung der ersten, mir gestellten Frage rückblickend dahin zusammenfassen zu dürfen:

1) die Betheiligung Oesterreich's an den überseeischen Verhältnissen sei nicht bloss eine Frage des Gewinnes, sondern eine Frage der staatlichen Macht und Erhaltung;

2) um überseeische Unternehmungen vorzubereiten, sei eine genaue Kenntniss des Terrains unerlässlich und diese durch Specialerhebungen mittels geeigneter Reisender erreichbar;

3) eine maritime Expedition mit commerziell-diplomatischen Zwecken sei schnellstens, aber auch allein nach Ostasien abzusenden;

4) Flottenstationen seien militärisch und commerziell nöthig, für jetzt in Ostasien und in der amerikanischen Südsee;

5) das kais. Consularwesen sei in entsprechender Weise zu errichten und zu verstärken;

6) eine Dampfschiffahrts-Gesellschaft sei für das indo-chinesische Meer sofort in's Leben zu rufen;

7) die Rhederei sei durch alle Mittel zur sofortigen Betheiligung am indo-chinesischen Seeverkehr anzuregen;

8) Industrie und Export seien im Falle auch materiell zu unterstützen, überseeische Niederlassungen besonders zu fördern.

Ich erlaube mir nunmehr zur zweiten Frage, d. i. zu dem Exporthandel in Eisen- und Metallwaaren, überzugehen.

Der Eisenbedarf der Erde ist höchst ungleich vertheilt zwischen den Ländern des heissen und gemässigten Erdstriches. Das Klima der Wendekreise, indem es einerseits durch seine Milde einen grossen Theil des Hausgeräthes, wie es im Norden erforderlich ist, entbehrlich macht und die einfachste Bauart zulässt, erschwert andererseits die harte Arbeit der Industrie bis zur Unmöglichkeit, so dass der Ackerbau der einzige Consument bleibt, so lange die Eisenbahnen nicht hinzutreten; dagegen sind aber auch die Tropenländer ausschliesslich auf die Einfuhr des Eisens, und zwar in der vollendetsten Form der fertigen Werkzeuge, Geräthschaften und Maschinen, angewiesen, gerade weil die klimatischen Beschwerden den pyrotechnischen Processen am hinderlichsten bleiben. Nur in den Bergländern der Tropen wäre eine Entwicklung der metallurgischen Industrie denkbar, dort aber wieder abhängig von Communicationsmitteln, deren Bahnung einer späten Zukunft vorbehalten sein dürfte. Nichtsdestoweniger sind jene Länder reich an Erzmitteln und die Kunst der Eisenerzeugung ist in Indien und Afrika so alt und bekannt, als in Europa. Die indischen Producte dieser Art sind sogar von der vorzüglichsten Güte und die Kunstfertigkeit der Kaste der Metallarbeiter ausserordentlich gross. Die Concurrenz mit der europäischen Industrie hält sie jedoch in keiner Weise aus, und das englische Eisen hat dort bereits mehr für die factische Aufhebung der Kasten gewirkt, als es die strengste Gesetzgebung vermocht hätte. Dieser Verdrängungs-Process des eingebornen Gewerbflusses durch das massenhafte Auftreten des europäischen Fabrikates vollzieht sich in den kastenfreien Ländern noch ungleich schneller. Auf der Insel Ceylon ist mir wiederholt die Gelegenheit geworden, diese Thatsache zu beobachten. Die Bewohner des südlichen Theiles sind

ausserordentlich geschickte Eisen- und Metallarbeiter. Ich besuchte in Safragan eine eingeborne Eisenhütte, in welcher aus reichen Brauneisensteinen mit durch Rasenverkohlung dargestellten Holzkohlen vortreffliches Eisen nach einer Methode erzeugt wurde, welche jener der im europäischen Mittelalter gebräuchlichen Rennherden vollkommen glich. Die Stahlerzeugung war jedoch wesentlich verschieden von den bei uns seit Jahrhunderten gangbaren Processen der Rohstahlfabrikation, indem aus Eisen durch Cementation Stahl, und aus diesem durch Umschmelzen Gussstahl gebildet wurde. Diese Eisenhütte war aber nur mir zu Liebe in Betrieb gesetzt worden, seit vielen Jahren aber im Stillstand gewesen. Die eingebornen Schmiede ziehen es vor, für ihren kleinen Bedarf das fremde Eisen einzutauschen oder gegen einen bestimmten Lohn zu verarbeiten. Nicht anders ist es mit den Metallwaaren. Gerade in Safragan sind mir vorzügliche getriebene Arbeiten in Edelmetallen und Kupfer gezeigt worden, welche besonders im Filigran-Geschmack der europäischen Arbeit nicht nachstehen. Kleine Ergänzungen an Instrumenten u. s. w. wurden mir oft in Waldgegenden mit unglaublicher Schnelligkeit beschafft; dennoch bilden diese Arbeiten keine Industrie, weil sie nicht auf Gewinn betrieben werden, sondern höchstens zu religiösen Zwecken. Die Metallfabrikate, wie Drähte, Bleche, Nägel u. s. w. werden für die einheimische Bevölkerung ebenso ausnahmslos eingeführt, wie für die europäische Colonie.

Die Versuche, welche man in Indien mit der Errichtung von Eisenwerken nach europäischer Art begonnen hat, dürften trotz günstiger Local-Verhältnisse keine beträchtliche Ausdehnung gewinnen, wegen der schwierigen Beschaffung der Arbeitskraft. Bei dem durch den Eisenbahnbau dort zunehmenden Eisenverbrauch convenirt es besser, die fertige Eisenwaare aus England zu beziehen, wogegen das indische Roheisen nach England geht, dort aber, wie es scheint, auch keinen lohnenden Markt findet.

Wie gering der Verbrauch an Eisen und Metall in tropischen Colonien ist, erlaube ich mir, durch die beiliegende Tafel II a, zu erläutern, welche die diesbezüglichen Einfuhren nach der Insel Ceylon während der Jahre 1851—1855 gibt. Der bedeutendste Bedarf bestand in Messerschmied- und Gemischtwaaren und in Reifeisen (Hoops), welche zum Binden der Kaffee-Ballen und anderer Emballagen verwendet werden. Die Gesamtwerthe dieser Einfuhren schwanken jedoch nur zwischen $1\frac{2}{10}$ — $2\frac{4}{10}$ % des Totalwerthes der ceylonesischen Einfuhr und übersteigen im günstigsten Jahre, 1855, nicht die Ziffer von 60,000 L.-St.

Dieses niedrige Verhältniss wird mehr oder weniger allen tropischen Colonien gemein sein, und sich nur in Zukunft durch Einführung der Eisenbahnen ändern. Diese Aenderung wird den europäischen Eisenexporten ausschliesslich und im hohen Maasse zu Gute

kommen; nicht bloss quantitativ, sondern auch qualitativ, indem die tropischen Eisenbahnen sich in Verlegenheit sehen werden, ihr zur Ausmusterung gelangendes Material durch Localverkauf oder Umarbeitung zu verwerthen, und bei den hohen Transportkosten vorziehen müssen, gutes und dauerhaftes, wenn auch theureres Material zu beziehen.

Der Eisenbahnbau der Tropen hat bisher nur in Indien im grossen Maasse begonnen, und geht besonders durch die Baumwoll-Verhältnisse einer raschen Vervollständigung entgegen. Dass er dort, wie in allen englischen Colonien, nur der englischen Industrie zu Gute kommt, ist begreiflich, wenn man bedenkt, dass heute die Anschaffung von Eisenbahn-Materialien weit weniger von Preisdifferenzen, als von der persönlichen Leitung der Bau-Unternehmungen abhängt. Das englische Capital wird aber auch nicht fehlen, in dieser Richtung seine Herrschaft über die anderen grossen Tropenländer, wie Brasilien und das spanische Amerika, auszudehnen und es ist sehr zweifelhaft, ob dem continentalen Eisenexporte der aus dem überseeischen Eisenbahnwesen entstehende Bedarf in irgend bedeutendem Masse zu Gute kommen werde. Belgien allein, welches an Reichthum zusehends wächst, und neben grösserer Güte seiner Eisen-Fabrikate fast alle Bedingungen der englischen Wohlfeilheit besitzt, kann und wird England wirksam Concurrenz machen. Nur der Bedarf an vorzüglichen stahlartigen Eisensorten dürfte mit Gewinn auch auf die Holzkohlen-Eisendistricts, d. i. hauptsächlich Schweden und Oesterreich, entfallen können, wenn diese nicht geldarme Länder wären, denen der Capitaleinfluss auf grosse auswärtige Unternehmungen gänzlich versagt ist.

Die aussertropischen Gebiete sind in ihrem Eisenbedarf unter sich sehr verschieden. Das Capland* ist eine reine Ackerbau-Colonie, mit spärlicher und theurer Arbeitskraft, welche eine Weiterverbreitung des Rohproductes in keiner Weise gestattet. Zudem fehlen dort, nach dem jetzigen Stand unserer Kenntnisse, Brennstoff-Lager, welche eine Industrie zu begründen erlauben würden. In Australien sind durch die Goldfelder und die rasch steigenden Bedürfnisse einer bereicherten Bevölkerung die Arbeitslöhne so hoch, dass grosse Industrien auf lange Zeit gar nicht denkbar sind; selbst die mächtigen Kohlenlager der Ostseite können wegen zu hoher Gestehungskosten durch die vertheuerte Arbeit nur allmählig ausgebeutet werden, während die Verwerthung dieser Kohle mitten in einem der belebtesten Meere und in einem Lande, dessen Wälder sich rasch lichten, der Industrie vorerst wenig bedarf. In Neuseeland sind die Verhältnisse nicht anders.

* Tafel II. b.

Chili allein entwickelt sich in seiner productiven Thätigkeit ähnlich den europäischen Vorgängen. Capital und Arbeitskraft fliessen ihm steigend zu, sein grossartig angelegter Ackerbau, seine unerschöpflichen Minen und seine glückliche Lage an der Grenze der Arbeitsfähigkeit und der reich gegliederten Welt der Cordilieren zugleich sichern ihm eine rasche Entwicklung auf allen Gebieten des Consums, als es ausser den Vereinigten Staaten und Canada irgend einem aussereuropäischen Lande zunächst beschieden sein wird. Für alle diese Länder wird jedoch ebenfalls der Eisenbahnverkehr das entscheidende Moment werden.

Ganz anderer Art sind die Zustände Nordamerika's. Die Vereinigten Staaten, das grösste Eisenbahn-Netz, die unternehmendste Bevölkerung des Erdkreises besitzend, waren bisher die stärksten Eisenconsumenten der alten Welt. Sie besitzen aber auch in Erzlagern und in Kohlenfeldern, welche man selbst heute schon auf die fünffache Ausdehnung der englischen schätzen kann, und in dem industriellen Volksgeiste die ausgedehntesten Mittel, ihren Bedarf nicht nur selbst zu decken, sondern auch exportirend zu überschreiten. Wenn ihre Eisenproduction bis zum Ausbruch des Krieges jene Frankreich's oder Deutschland's nicht wesentlich übertroffen hat, so ist es doch sehr wahrscheinlich, dass dieser Krieg selbst durch seinen eigenen Bedarf, durch die erhöhten Schutzzölle und durch vom Süden abgelenkte Capitalien eine wesentliche Steigerung dieses Industriezweiges hervorgerufen haben wird, welche der künftige Friede wird ausnützen können. Dennoch wird für Amerika, selbst für die als Industrial-Staat begabten nördlichen Theile, noch eine lange Zeit verstreichen müssen, bis Capitalüberfluss, genügende Arbeitskraft und vollendete Ausbeutung des agrikolen Gebietes eine selbstständige, des Auslands entrathende industrielle Productivität natürlich zu begründen vermögen werden, und mit diesen Fortschritten wird sich der Bedarf so ausserordentlich gesteigert haben, dass seine Ansprüche an Europa kaum geringer anzuschlagen sein werden, als jetzt.

Grosse Aussichten erwarten den Eisen- und Metallexport in China, sobald es geöffnet sein wird. Die industriellen Processe in der Metallbearbeitung dieser ungeheuren Bevölkerung sind nach europäischen Begriffen in der Kindheit, und werden von der eindringenden westlichen Industrie unaufhaltsam verdrängt werden. Die Einführung von Eisenbahnen wird in diesem dichtbevölkerten Lande gewinnbringend und rasch vermittelt sein sobald die äusseren Schranken fallen.

Bis jetzt ist es England, welches überwiegend den Eisenbedarf der Erde deckt. Es ist sehr lehrreich, die ungeheuren Ziffern der Werthe zu vergleichen, welche von dort aus in diesem Artikel verbreitet werden. Ich schliesse unter Tafel III. die Zusammenstellung der englischen Eisen- und Stahl-Ausfuhr im Decennium 1852—1861

bei, den Parlamentsausweisen entnommen, und vergleiche die Bewegung desselben nach Percenten des Anfangsjahres in den einzelnen getrennten Artikeln. Die Gesamtbewegung erhöht sich rasch auf das Jahr 1853, wozu europäische und amerikanische Tarif-Veränderungen, die Gold-Entdeckungen und die allgemein aufnehmenden Geschäftsverhältnisse beigetragen haben. 1855 tritt ein Rückschlag durch die Störung des orientalischen Krieges, mit 1857 aber schon das Maximum der ganzen Periode ein, um durch die Geschäftskrisis 1858 wieder verloren zu gehen, welcher 1860 eine Erholung, 1861 aber die Einwirkung des amerikanischen Krieges folgt, ohne dass die vermehrten Ausfuhren nach Indien sie auszugleichen vermögen. In der Bewegung der einzelnen Artikel ergibt sich bei Roheisen, Stabeisen, diverser Eisenwaare, Kurz- und Messerschmied-Waaren nahezu derselbe Gang, welcher um das Jahr 1857 gipfelte und von da ab zurückgehend schwankt. Anders ist es bei der Schmiedwaare, dem Draht und Stahl, welche 1860 ihren höchsten Stand erreichen und erst durch das Jahr 1861 im Fortschreiten unterbrochen werden. Die Maschinen-Ausfuhr endlich fühlt auch diese Störung nicht, sondern übertrifft durch das Jahr 1861 weit ihre frühere Entwicklung. Am empfindlichsten leidet dagegen durch die amerikanischen Wirren die Weissblech-Ausfuhr, deren stärkster Consument Nordamerika ist.

Als wichtigste Folgerung ergibt sich aus diesen Bewegungen die steigende Anforderung an Qualität und Verarbeitung des Eisens. Gerade jene Artikel, welche nicht wohlfeil aber von besonderer Güte sein müssen und deren Formgebung die höchstpotenzirte Verarbeitung voraussetzen, Draht und Stahl, die Schmiedstücke und Maschinen trotzen der augenblicklichen Conjunctur und nahmen für sich die Zukunft in Anspruch.

Unter Tafel IV. ist die weitere Gliederung der englischen Ausfuhr nach ihren Zielpuncten enthalten und hiezu das Jahr 1856 gewählt, welches ein günstiges und das letzte, jenen grossen Veränderungen vorausgehende ist, welche im indischen Aufstand, im italienischen und amerikanischen Krieg neue Gestaltungen in sich bergen. Ein Blick auf die percentuelle Vertheilung genügt, um die grosse Verschiedenheit wahrzunehmen, welche in dem Bedarf industrie-reicher und armer Gebiete hervortritt.

In Roheisen und altem Eisen überwiegt in Europa in allen übrigen Sorten der überseeische Verkehr; in diesem letzteren wieder schliesst sich Nordamerika am nächsten den europäischen Verhältnissen an. Es ist der einzige grosse überseeische Roheisen-Consument, der einzige, der noch Alteisen einführt, der grösste Consument an Stabeisen (Schienen) und weitaus der grösste an Stahl. Der wichtigste Repräsentant der andern Gruppe ist Ostindien, dessen Bedarf übrigens in neuerer Zeit durch seine Eisenbahnbauten verändert und ausseror-

dentlich gesteigert worden ist. Zwischen beiden steht Australien, indem es industrielos, aber mit Viehzucht und Bauwerken beschäftigt, in einzelnen Artikeln wie Draht und Nägel und durch den Wohlstand im gemässigten Klima an Gemischt- und Messerschmiedwaaren einen überwiegenden Bedarf entwickelt.

An diese Betrachtung schliesst sich nun natürlich die Frage, in welcher Richtung die Betheiligung des österr. Eisenwesens am Export erwartet werden kann. Ich darf die einzelnen Productionszweige, wenn auch nur flüchtig, berühren, auf einem völlig offenen Feld, welches mehr der Hoffnung als der Erfahrung gehört.

R o h e i s e n. Oesterreich besitzt unter seinen verschiedenen Roheisensorten keine Qualität, welche dem vom schottischen Roheisen eingeschlagenen Weg folgen könnte, auch kein so wohlfeiles Roheisen wie England, und es kann seine Coaxeisenindustrie kaum als günstig von der Natur bedacht angesehen werden. Dagegen besitzt es in dem Holzkohlenroheisen von Steiermark und Kärnthen einen unermesslichen Schatz, welcher an Güte Schweden, an Ausdehnung weit das Siegerland übertrifft, so dass wenn diese mit Erfolg exportiren, Oesterreich nicht zurückbleiben soll, in sofern der Nachtheil seiner Lage tiefer im Continent und ohne schiffbare Flüsse in seinen Alpen durch das natürlichste Ausgleichungsmittel, d. i. wohlfeile Frachten behoben wird. Seit die steigenden Anforderungen an Qualitäteisen und die neueren Processe der Stahlerzeugung als Puddel- und Bessemerstahl in den Vordergrund treten, hat sich in England und Frankreich ein rasch steigender Bedarf an jenem vorzüglichen Holzkohlen-Roheisen eingestellt, welches aus Spatheisensteinen erblasen, nur im Siegerland und in den österr. Alpen erzeugt wird. Man bezahlt heute schon in England für bestes Roheisen dieser Art um die Hälfte bis zwei Drittel des Preises höher, als es am Erzeugungsorte in Oesterreich kostet. Im Siegen'schen, von wo bisher England und Frankreich seinen Bedarf allein decken, hat die Erzeugung von Holzkohlen-Roheisen durch den Mangel an Brennstoff bereits seine natürliche Grenze erreicht. In Innerösterreich hingegen, mitten in einem ausgedehnten Walddande, können die jetzigen Productionen noch mehr als verdoppelt werden. Es ist unmöglich, daran zu zweifeln, dass das steierische und kärnthnerische Roheisen ähnlich dem schottischen, wenn auch zu ganz anderen Zwecken und zwei bis dreimal so hoch im Preise, eine Waare des Weltverkehrs zu werden bestimmt ist, für welche ihm in allen Ländern der grossen Eisen- und Stahlerzeugung, d. i. vorläufig in England und Frankreich, später vielleicht auch in Nordamerika, ein grosser Markt offen stehen wird. Dieser Export würde Triest zufallen können, wenn die Verschiffung dieser so leicht als Ballast gehenden Waare wohlfeil eingerichtet und die Südbahn veranlasst würde, den Roheisenfrachtsatz

für die Strecke Bruck-Triest und Klagenfurt-Triest entsprechend zu reduciren.

Stabeisen, Bleche, Schienen u. s. w. Die englischen Stabeisen-Exporte verdanken ihre Ausdehnung der ausserordentlichen Wohlfeilheit der Waare, welche die untergeordnete Qualität deckt. Die österr. Stabeisensorten von minderer Güte sind ungleich theurer und würden im Export nicht entfernt concurriren können, sondern bei Aufhebung der Zölle der englischen Einfuhr erliegen. Anders ist es mit den vorzüglichen Eisensorten von Innerösterreich, wenn sie einen geeigneten Markt fänden.

Die Preise der besten Stabeisensorten, deren Qualität durchaus nicht höher steht, als steirisches Fabrikat, werden in England heute um ein Drittel besser bezahlt als in Wien; es dürfte jedoch hierauf eine Ausfuhrconjunctur nicht zu bauen sein, weil die steirische Stabeisenfabrikation bei den ihr jetzt auferlegten Preisen für die Dauer nicht bestehen, geschweige sich den Anforderungen des Exports zu fügen vermag. Es ist weit wahrscheinlicher, dass der Export sich im Grossen dem Roheisen und Stahl, dem Stabeisen aber nur in seinen Derivaten zuwenden wird.

Die Aussicht, welche der österreichischen Stabeisenfabrikation durch einen regeren Verkehr zur See eröffnet würde, beruht auf der Entwicklung des Schiffbaues an der eigenen Küste, durch den erweiterten Bedarf an einzelnen vorzüglich qualitätsmässigen Sorten, wobei keineswegs ein nöthigendes Verhältniss durch patriotische Opfer oder Zollschutz, sondern eine freie unbefangene Auswahl im Materialverbrauch und das Abgehen vom absichtlichen Ignoriren der österr. Industrie vorausgesetzt wird.

Stahl. Der einzige grosse bereits bestehende österr. Metall-export findet in dem weltberühmten Stahle statt, und zwar in jenen Rohstählen, welche nach uralten Methoden in Innerösterreich erzeugt werden. Ein grosser Theil dieses Exports und zwar die ersten Qualitäten, d. i. die murauer Stahle, so wie früher wenigstens die berühmten Scharsachstahle, gehen über die deutsche Grenze nach dem Zollverein, der Schweiz, Frankreich und England. Sie werden in diesen Ländern von der Uhrenfabrikation an bis zur grossen Maschinenindustrie weiter verarbeitet und nur von England, wie es scheint, als Stahl weiter verhandelt. Es ist eine Thatsache, dass die besten murauer Stahle durch deutsche Vermittlung nach Sheffield und von da als beste englische Stahle in den Handel gelangen. Der Stahlexport Triest's bezieht sich ebenfalls auf Herdfrisch-Stahl, dem sogenannten Kistenstahl, welcher in Kärnthen und Krain erzeugt wird. Von Triest geht diese Waare zeitweise nach italienischen, überwiegend aber nach französischen Häfen, keineswegs um dort zu bleiben, sondern um nach Amerika hinüber geschifft zu werden. Es ist schon aus den jenseitigen Angaben ersichtlich, dass die Vereinigten Staaten zu mehr als

zwei Drittel die englischen Stahlausfuhren aufnehmen, und sehr wahrscheinlich, dass auch ein Theil der österr. Stahle seinen Weg dorthin findet. Der grösste Verbrauch desselben scheint jedoch in den Bergwerken der neuen Welt statt zu finden, in Mexiko, Chili und Peru, welchen Australien und Neuseeland bald folgen werden.

In diesen Stahlarten ist demnach ein weites und dankbares Feld dem Unternehmungsgeiste bereits gegeben, und es bleibt nur dessen rationelle Bebauung und Ausdehnung zu wünschen. Statt der französischen und englischen Flagge die Verschiffung zu überlassen, wäre es die Aufgabe unserer Exporteure, an den transatlantischen Küsten selbst Niederlassungen zu gründen, wozu überdies die so eng befreundeten Verhältnisse zu Mexiko die natürliche Veranlassung bieten. Es ist kein Zweifel, dass der österr. Kaufmann an Ort und Stelle weiter gehende Kenntnisse in dem grossartigen Stahlverbrauch jener Länder sich erwerben und damit Gelegenheit finden würde, den Export anderer österr. Stahlarten, welche jetzt über Deutschland und England gehen, über Triest an sich zu ziehen und damit der österreichischen Schifffahrt eine um so lohnendere Beschäftigung zu verschaffen, als sie gerade von dort aus dem Norden und Süden Amerika's um Rückfrachten nie verlegen sein wird.

In anderweitigen Stahlarten, als Puddel-, Cement- und Gussstahl ist vorläufig kein Export zu erwarten. Die Puddelstahle stehen an Qualität den Herdfrisch-Stahlen noch in soferne zurück, dass der scrupulöse Consum der letzteren sie ausscheidet. Die Cementstahle haben sich in einzelnen Artikeln, wie Wagenfedern, im Inland nachhaltig Bahn gebrochen, würden aber zum Export nur als Bestandtheile von Maschinen, Wagen u. s. w. gelangen können. Eine wichtige Veränderung steht dem österr. Stahlhandel durch die Einführung des Bessemer-Processes bevor. Die ausnehmende Tauglichkeit der steierm. und kärnthnerischen Roheisensorten zu dieser Art der Verarbeitung werden der Verwendbarkeit des Bessemer-Metalles nicht nur neue Wege eröffnen, sondern auch eine Wohlfeilheit in den Gesteungskosten erzielen lassen, welche unzweifelhaft der ausländischen Concurrenz auf allen Märkten die Spitze bietet. Es ist heute noch nicht möglich, jene Artikel zu bezeichnen, in welchen das Bessemermetall vorwiegend zur Geltung kommen wird, denn die Eigenschaften, welche dieses merkwürdige Material bei seiner weiteren Verarbeitung zeigt, sind so eigenthümlich, dass erst eine längere Erfahrung unter ihnen wird wählen können. Es wird Stabeisen der grössten Festigkeit, Blech und Draht der grössten Zähigkeit, Schienen der grössten Dauerhaftigkeit, endlich Roh- und Gussstahle mit allen ihren Derivaten darstellen können, und damit der innerösterr. Eisenindustrie durch die Möglichkeit des Exports ein weites Feld der Prosperität eröffnen, welches nur Schweden mit ihr zu theilen vermag. Die ganze Frage des metallurgischen Exports wird in dieser Weise sich neu

gestalten können. Es wird damit sich auch die Lücke ausfüllen, welche in Oesterreich das Zurückbleiben der Gussstahlfabrikation sowohl in Qualität als Quantität verursacht.

Bis jetzt sind es hauptsächlich Eisenbahnschienen, auf deren Erzeugung sich der Bessemerprocess im Grossen verlegt hat. Die Wichtigkeit dieses Artikels für den überseeischen Export, wenn die bessere Qualität, eine schwächere Profilirung, grössere Dauerhaftigkeit und Wohlfeilheit zugleich den weiten Transport auszugleichen vermögen, liegt auf der Hand und gerade die Bahnbauten in Ostindien und in Südamerika, welche mehr als eine Gebirgsbahn umfassen werden, dürften österr. Material dann verwenden, wenn der österr. Exporteur den Bedarf kennt und ihm zuvorzukommen weiss.

Schmiedwaare. Die englischen Ausfuhrlisten zeigen, welch' ein grosser Verkehr in diesen meist sehr schweren Artikeln stattfindet. In Oesterreich hat die Fabrikation derselben hauptsächlich durch Anregung der k. k. Kriegsmarine erst vor wenig Jahren begonnen, und sich, gestützt auf das vorhandene ausgezeichnete Material, weiter entwickelt. Die österr. Panzerplatten sind unstreitig die besten, welche dermalen erzeugt werden. In gleicher Qualität könnten dieselben Werkstätten Kurbeln, Wellen und alle Sorten von schweren Maschinentheilen anfertigen, welche der Schiffbau und die Industrie überhaupt benöthigen. Das dankbarste Feld hiefür ist Europa und Nordamerika, und es ist sehr zu beklagen, dass lucrative Conjunctionen, wie die Kriegsrüstungen der nordamerikanischen Staaten und die Beschaffung von Kriegsschiffen in der Levante und in Russland vorübergehen, ohne dass für Oesterreich daraus Nutzen gezogen worden ist.

Ein wichtiger Artikel dieser Kategorie sind Anker und Schiffsketten, welche in Oesterreich so gut hergestellt werden könnten, als in Schweden. Dieser Artikel wird in England in grossen Mengen allerdings billig, aber trotz aller Proben noch immer nicht mit jener Verlässlichkeit geliefert, wie sie der Schiffbauer beanspruchen muss. Zudem steigen diese Anforderungen für den Bau grosser eiserner Schiffe, welcher in Zukunft der massgebende wird. England exportirt seine Anker in die ganze Welt, hauptsächlich nur durch die Bürgschaft des darauf geprägten Probestempels. Würde es den österr. Ankern gelingen, in den Verkehr zu treten, so würde ihre Qualität den ersten Rang und damit eine weite Verbreitung einnehmen können. Es wäre dringend zu wünschen, dass die k. k. Kriegsmarine mit dem Beispiele vorangehend ihren Bedarf im Inland statt wie bisher in England decken würde. Dieselbe Industrie, welche Panzerplatten erzeugen kann, kann jene leichtere Schmiedstücke um so sicherer anfertigen.

Draht. Die österr. Drahtfabrikation ist quantitativ weit hinter ihren Nachbarn zurück, während sie doch über das beste Material

verfügt. Der Fehler liegt in dem Mangel an Auswahl, welche diese Fabrikation, je nach ihren Zwecken im Rohmaterial zu treffen hat. Ein Theil der Drähte, und zwar die feinsten, welche auch jetzt Gegenstand des österr. Exports sind, und hauptsächlich nach der Levante und Italien gehen, muss von ganz ausserordentlicher Qualität sein, weil er kalt weiter verarbeitet wird, und dieser sollte gewissenhaft aus jenem vorzüglichen Material der Herdfrischerei, wie es bisher üblich war, fort hergestellt werden, um seinen Rang zu behaupten. Dagegen scheint es Verschwendung, dasselbe kostspielige Material zu Drähten minderer Qualität, d. i. von grösserem Durchmesser, zu verwenden, wozu das Ausland wohlfeiles Puddeleisen verarbeitet. Die englischen Drahtexporte sind sehr bedeutend, und ihr Preis nicht so niedrig, dass die deutschen Drähte, besonders wenn sie von einer grossen Industrie statt der jetzigen zersplitterten kleinen hergestellt werden, nicht neben ihnen bestehen würden. Der überseeische Drahtbedarf wird durch die Entwicklung der Telegraphie beträchtlich steigen, und ist in manchen Ländern, wie z. B. Australien, dadurch sehr gross, dass man der Viehweiden wegen Einzäumungen braucht und sie aus Draht herstellt. Australien consumirt in dieser Form fast ein Viertel des englischen Draht-Exports.

Leider werden die Hauptformen der Drahtverarbeitung, das sind Drahtseile um Telegraphenkabel, in Oesterreich theils wenig, theils gar nicht benützt, so dass für diese Specialität der Export entfällt, während er in England sehr bedeutend ist.

Ein weiterer Nachtheil der inländischen Drahtfabrikation scheint darin zu bestehen, dass sie mit der Nieten- und Stiften-Erzeugung nicht so Hand in Hand geht, wie dies im Ausland der Fall ist. Letztere werden dadurch vertheuert, während sie bei genügender Billigkeit ein sehr wichtiger Exportartikel sind, welcher auf der ganzen Erde gebraucht wird.

Näg e l. Diese Fabrikation fällt gänzlich der Maschinenerzeugung anheim, während sie in Oesterreich noch vielfältig mit der Hand geübt und dadurch vertheuert wird. Einzelne Cousumenten bestehen allerdings auf der Handarbeit und manche Kopfformen sind auch schwer mit der Maschine anzufertigen, indessen ist besonders der überseeische Bedarf bereits ganz dem Maschinenproduct zugewendet. Belgien leistet in dieser Fabrikation das Ausserordentliche, und hat auf der londoner Ausstellung seine Sortimente nach allen Ländern des überseeischen Bedarfs vorgelegt. Belgien verdrängt die französische und auch die englische Arbeit durch Billigkeit und Marktkennntniss. Letztere fehlt der österr. Fabrikation, welche an innerer Güte gewiss voraus ist, und es wäre eine dankbare Aufgabe für den Exporteur, diesen Fabrikationszweig zu schulen. Die wichtigsten Absatzgebiete sind Canada, die australischen Colonien und Ostindien.

Eisenwaaren. Einzelne Theile dieser Fabrikationen sind in Oesterreich sehr entwickelt und exportfähig. Dahin gehören Schlosserarbeiten, lackirte Blechwaaren und manche Klempnerwaaren. Die wiener Industrie hat sich den levantinischen Geschmack bereits gut eigen gemacht, und ist an Export gewöhnt. Wenn sie den ortsindischen und chinesischen Geschmack näher kennen lernt, wird sie auch dort Erfolg haben können. Egypten, Indien und Brasilien wären ein dankbares Feld für lackirte Zuckerformen, welche hier gut erzeugt werden. In Blechgefässen, emaillirt und verzinkt, ist Belgien vor. In lackirten Luxus-Blechwaaren England und zum Theil auch Frankreich. Ein guter Export, besonders nach den Militärstaaten des Auslandes zunächst der Türkei und Egypten liesse sich in Hufeisen und Reitzzeug einleiten, welche vorzüglich gut und billig in Oesterreich erzeugt werden. In Draht-Phantasiearbeiten ist Frankreich weit voraus und schwerlich einzuholen. Ebenso in schmiedeisernen Constructionen, welche übrigens grösstentheils auf Frankreich beschränkt bleiben und nur untergeordnet nach dem Orient gehen. Die Varietät in diesen Artikeln ist übrigens so gross, dass der Export derselben sich nach Mode und Bedarf heranziehen muss.

Die Anfertigung von Heizapparaten, deren Ausfuhr in England bedeutend ist, entbehrt der Entwicklung in Oesterreich. Dagegen würde die Anfertigung von Eisschränken und ihr Export nach den Tropen der Ausdehnung fähig sein.

Weissblech. Diese Fabrikation ist in Oesterreich qualitativ gut vertreten, ein Export jedoch wegen zu hoher Preise nicht wohl zu erwarten. Die hohen Preise des Rohmaterials, d. i. der Bleche und des Zinns, welches grösstentheils über England oder Holland eingeführt wird, vertheuern die Waare. England exportirt beinahe ein Drittel seiner Weissblech-Erzeugung nach Nordamerika, einen kleineren Theil nach Indien und Australien. In den Tropenländern wird ein grosser Theil der Verpackungen und Reiserequisiten aus Weissblech gefertigt, wodurch dieser Artikel ein wichtiger Gegenstand des Exportes sein kann, wenn er mit den englischen Preisen concurrirt. In Weissblech-Geschirren sind die belgischen Ausfuhren namhaft und von besserer Qualität als die englischen.

Gusswaaren. Die Gusswaare wird grösstentheils nur als Maschinen-Bestandtheil ausgeführt, und diese Ausfuhr ist sehr unbedeutend in Oesterreich. Vollkommen exportfähig, besonders durch Qualität, ist die böhmische Potterie. Zurück ist leider der inländische Hartguss, während England und Deutschland bedeutend ausführen, und Oesterreich vorzügliches Rohmaterial dazu besitzt. Ein starker Exportartikel England's nach den Colonien sind grosse Zuckerpflanzen, zu deren Erzeugung sich der böhmische Guss vorzüglich eignen würde.

Es ist sehr zu bedauern, dass der Export von gusseisernen Geschützen, welcher Schweden und England so lebhaft beschäftigt, in Oesterreich untersagt ist. Die kaiserl. königl. Stückgiesserei zu Maria-Zell erzeugt so vorzügliche Geschütze, dass sie sich mit jenen von Finspang vollkommen messen können. Der Bedarf der k. k. Artillerie selbst ist sehr wechselnd und in Folge dessen jene Giesserei oft ungenügend beschäftigt. Durch den Export würde sie an Ausdehnung gewinnen, damit in den Stand gesetzt werden können, einen plötzlichen Bedarf der kais. Regierung mit grossen Mitteln zu bedecken. Bedeutende Kriegswerkstätten, wie sie jeder grosse Staat braucht, im Frieden aber häufig entrathen kann, sind nur durch den Export zu erhalten.

Stahlwaaren. In diesen beherrscht sowohl England als der Zollverein den Markt, der über die ganze Erde ausgebreitet ist. Die Rolle des Zollvereins in diesen Artikeln ist von steigender Wichtigkeit, sowohl im Massengussstahl als in Stahlwaaren, und Essen und Solingen lassen Sheffield und Birmingham allmählig hinter sich. Die grosse Entwicklung, welche die rheinische Gussstahlindustrie in der letzten Zeit genommen hat, bildet auch die Grundlage des deutschen Stahlgewerbes und verdrängt den Gerbstahl zusehends. Die parallele Industrie in Oesterreich, die Erzeugnisse von Stadt Steyer, sind gegen ihre Concurrenten in Solingen und Remscheid dadurch im Nachtheil, dass sie grösstentheils nur Roh- und Gerbstahl verarbeiten. Sie sind sehr billig und dadurch exportfähig, jedoch häufig nicht von jenem sorgfältigen Aussehen, an welches das Ausland durch den Gussstahl gewohnt ist.

Die englischen Exporte in Spornwaaren und feinen Ketten sind sehr beträchtlich und besonders gewisse Muster, welche nach dem spanischen Amerika gehen, sollen sehr lucrativ sein.

Sensen. Die uralte Sensen-Industrie Oesterreich's, welche über 3,000,000 Stück jährlich erzeugt, führt davon nahezu drei Viertel aus, welche über die Landgrenze nach Deutschland, Russland und der Türkei gehen. In früherer Zeit war der überseeische Export nach Nordamerika bedeutend, wurde aber dort durch die englische Gussstahlsense verdrängt, so dass nur mehr ein geringer Theil, der von deutschen, des Tängelns kundigen Ansiedlern bewohnt ist, Wisconsin, St. Louis und Ohio, Gerbstahlsensen bezieht, welche zum Theil noch aus Oesterreich, aber durch deutsche Vermittlung, dahin gelangen. Ebenso hat sich die Gussstahlsense in Italien und zum Theil in Frankreich eingebürgert, sowie England auch alle Länder der Stallfütterung jenseits des Oceans, wie Canada, Australien und Westindien, mit Gussstahlsensen versieht. Der österreichische Markt ist demnach auf die östliche Welt beschränkt, in welcher die Gerb-

stahlsense ausschliesslich verwendet wird. Dieser Export ist sehr bedeutend, und lässt sich bis Sibirien und den Kaukasus verfolgen. Sehr wahrscheinlich geht die Waare mit dem Karawanenzug bis China, und es wäre sehr wünschenswerth, über den chinesischen Bedarf an solchen Schneidewerkzeugen Aufklärung zu erhalten.

Die Fabrikation von Gussstahlsensen ist in Oesterreich gar nicht aufgenommen, und wird sich auch schwerlich einbürgern, so lange die Gussstahl-Industrie überhaupt zurückbleibt.

Ein Artikel, der in den Tropen häufig gebraucht wird, sind die Messer zum Schneiden des Zuckerrohrs. Auch diese werden aus Gussstahl erzeugt und scheint sich die französische Industrie daran zu betheiligen.

Waffen. Der Waffenconsum nimmt ausserordentlich zu und Birmingham, Lüttich und Solingen sind fortwährend lebhaft beschäftigt. Der Revolver und das Haubajonnet, letzteres aus Gussstahl, haben dieser Industrie einen ausserordentlichen Erwerb zugeführt. Solingen behält auch in diesem Artikel, besonders in Klingen und Bajonneten, durch Wohlfeilheit und präzise Arbeit ein steigendes Uebergewicht, welches durch den preussisch-französischen Handelsvertrag sich wesentlich erhöhen wird. Die französische Industrie ist, mit Ausnahme von Luxusklingen, der rheinischen durchaus nicht gewachsen. Selbst Birmingham concurrirt schwer mit diesen und ein grosser Theil der englischen Milizen wie der ostindischen Armee, ist von Solingen bewaffnet. Lüttich hat besonders in Gewehren sehr bedeutend nach Nordamerika und China exportirt. Die Ausfuhr von Feuerwaffen ist nach allen Colonien in Jagdgewehren lebhaft und wird besonders nach Ostasien und nach dem Innern von Afrika noch wesentlich steigen. Die französische Industrie betheiligt sich daran nur in Luxuswaare, der grosse Bedarf wird aber von England, Belgien und dem Rhein gedeckt.

Die österr. Erzeugung von Jagdgewehren ist vorzüglich und besonders wohlfeil und könnte sich an diesem Handel vortheilhaft betheiligen, wenn sie Kenntniss von den einschlägigen Mustern nähme. Der Export von Kriegswaffen wäre ebenso möglich, wenn man gewisse gesetzliche Vorurtheile beseitigen wollte und der Handel in eine kräftige Hand gelegt würde, welche die kleine Fabrikation materiell unterstützen und vor Verlusten bewahren könnte. Die vorzüglichen Exportländer sind Nordamerika, der Orient, China und Japan. Oesterreich hat sich an dem nordamerikanischen Bedarf nur schwach betheiligt, dadurch eine grosse Gelegenheit versäumt, hauptsächlich durch fehlerhafte Vermittlung.

Werkzeuge. Die Erzeugung von Werkzeugen ist in Oesterreich alt und vorzüglich, besonders ist es das harte Eisen und der

Stahl Inner-Oesterreich's, welcher die besten Pflugscharen und alle Arten von Ackerbau-Geräthen liefert. Ausfuhr davon scheint nicht stattzufinden.

Die englische Industrie, welche diese Werkzeuge grösstentheils aus Eisen mit Einsatz von Gussstahlkernen anfertigt, exportirt nach allen Gegenden der Erde. Das Cap, Neuholland, Neuseeland, das obere Indien und Nordamerika nehmen diese Waaren in ungeheuren Mengen auf, und die Erschliessung China's und Japan's wird den Bedarf ausserordentlich steigern. Die Betheiligung Oesterreich's an diesem Verkehr wäre durch Güte und Wohlfeilheit vollkommen begründet.

Maschinen. Die österr. Maschinen-Industrie kann der Capitalsverhältnisse wegen mit dem Ausland schwer concurriren. Der Maschinenexport ist fast ausschliessend in englischen Händen, wenn auch die besten Erfindungen meist aus Amerika kommen. Die französische Industrie exportirt kaum 3^o, ihrer Maschinen-Erzeugung. Der überseeische Maschinenbedarf, abgesehen von Eisenbahn und Schiffbau, besteht zum grossen Theil aus hydraulischen Pressen, Vacuum- und Destillations-Apparaten, Ackerbau-Maschinen und den beim Baumwollenbau nöthigen Vorrichtungen. Frankreich liefert von solchen Apparaten Einiges nach Mauritius und Brasilien. Oesterreich würde am leichtesten nach dem Orient und dem spanischen Amerika concurriren.

Von den übrigen Metallen lässt sich nur wenig vorhersagen. Zinn ist beinahe nur Einfuhr-Artikel aus Hinterindien und würde dessen directe Zufuhr bei geregelterm Verkehr zu Statten kommen können. Die österr. Zinkerzeugung ist zu gering, um selbstständig auftreten zu können. Es würde das Zink nur als Transit in Betracht kommen, wahrscheinlich aber vorwiegend den nördlichen Transportwegen anheimfallen.

Die inländische Bleierzeugung ist nicht unbedeutend und besonders in Kärnthen von ausnehmender Qualität. Die Preise sind aber hoch und dürfte ein Export nur bei den Hartbleien als Schiessbedarf voraussetzen sein. Es darf übrigens bemerkt werden, dass in Zink und Blei Ostindien und China wichtige Consumenten sind, besonders letzteres in auffallend steigendem Maass.

Etwas mehr lässt sich vom Kupfer sagen. Die inländische Kupferproduction ist zwar nicht bedeutend, allein es könnte für Oesterreich die Frage der Einfuhr von Kupfererzen erwogen werden, durch welche sich in England die Kupferproduction so ausserordentlich gesteigert hat, dass allmählig die Kupfergewinnung aus europäischen Erzen verdrängt werden wird. Auch Frankreich hat mit diesen Einfuhren rasch aufgenommen, obgleich sie dort nur aus dem

Grunde begonnen worden waren, um die Ausfuhr französischer Waaren nach Chili und Peru zu erleichtern, indem man von dort ausser Guano auch Kupfererz in Remittirung annehmen kann. Die Hauptlieferstätten solcher Erze sind Chili, Peru, Cuba, Bolivia, Australien und Südafrika.

Würde man nahe an Triest, aber innerhalb des Zollgebietes, eine solche Kupferhütte anlegen, welche mit wohlfeilem Brennstoff aus den südsteierischen und krainerischen Kohlengruben versehen werden könnte, so würde der jetzige bedeutende Schutzzoll auf Kupfer diesem Betrieb zu Staaten kommen, während man das Fabrikat selbst in Form von Draht, Blech, Röhren, Messing theils im Inland, theils durch Reexport wieder verwerthen würde.

Der Bedarf von verarbeitetem Kupfer und Messing ist in allen Colonien ziemlich beträchtlich, besonders in Ostindien, China und Brasilien. Kupfer- und Messingdrähte bilden auch einen höchst lucrativen Handel nach Inner-Afrika, wo sie gegen Gummi, Elfenbein und Straussfedern als baare Münze umgesetzt werden können. In Tafel V. folgen einige Angaben über den englischen Kupfer- und Kupfererzhandel im Jahre 1860.

Betreffs aller Exporte nach den englischen Colonien muss erinnert werden, dass trotz Freihandel alle Metalleinfuhren mit erheblichen Colonialzöllen belegt sind, von welchen in Tafel II. a. die auf Ceylon erhobenen beispielsweise angeführt stehen. In den australischen Colonien allein kommt ein eigentliches Freihandelssystem zur Geltung. Beim Abschluss von Handelsverträgen mit England müsste auf absoluter Gleichstellung der österr. Flagge mit der englischen und auf der Ermässigung, resp. Aufhebung jener Zollgebühren auf österr. Einfuhren bestanden werden.

Ich fürchte, mit diesen flüchtigen Aufzeichnungen die legitime Grenze der Aufmerksamkeit bereits überschritten zu haben, welche der Gegenstand von diesem löblichen Comité zu beanspruchen berufen ist. Ich darf mit wenig Worten beifügen, dass die Metall-, besonders die Eisenindustrie Oesterreich's nicht allein, wenn sie richtig gepflegt wird, zu exportiren vermag, sondern dass sie, will sie nicht verkümmern, trotz vielfältiger natürlicher Begabung, auf den Export angewiesen ist, weil der Bedarf des Inlands ihrer besten Kraftentwicklung einen hinreichenden Markt kaum bietet, und es mir weit leichter scheint, die gegebene Prosperität des Auslandes aufzusuchen als das Ende der Verzögerung des inländischen Aufblühens abzuwarten. Eine kräftige kommerzielle Vermittelung, eine Vervollständigung des Eisenbahnnetzes nach der See und die Herabsetzung für diese schweren, dem Transport so convenirenden Artikel der schon bestehenden Eisenbahntarife nach Triest können allein schon genügen,

um die Hilfsquellen einer wichtigen und naturwüchsigen Industrie, wie es die innerösterreich. Eisenproduction ist, zu erweitern. Es ist klar, dass der allgemeine auf der Industrie Oesterreich's lastende Druck des Geldmangels unter unvollständigen Communicationsmitteln am empfindlichsten auf jenem Zweig lastet, dessen Entwicklung mit kostspieligen Betriebseinrichtungen und mit der Ortsveränderung grosser Gewichtsziffern zusammenhängt. Sein Consumment ist überdies die gesammte übrige Industrie, der Ackerbau und der allgemeine Wohlstand. Ein Rückschritt in diesen trifft ihn zugleich und erdrückend. Nicht aus doctrinären Gründen, nicht allein aus der Ueberzeugung, dass der freie Austausch der Güter die einzige Form der Zukunft ist, in welche der Verkehr der gesitteten Völker sich kleiden wird, sondern im Gefühl, dass die jetzigen wirthschaftlichen Grundlagen Oesterreich's in Unentschiedenheit sich selbst verzehren, scheint mir das Eröffnen neuer Bahnen, das Schaffen neuer Bedingungen des Gedeihens unerlässlich. Läge es heute noch in menschlicher Hand, dass der österr. Gedanke in strenger Abgeschlossenheit aus sich selbst gepflegt würde, herrschend von der Höhe seiner Alpenpässe, auf seinen Strömen, und an der Küste seines Meeres, den fremden Einfluss nicht bloss abwehrend, sondern tief ihn beugend, unter seine Herrschaft, so wäre diese Richtung kaum zweifelhaft zu wählen. Heute ist es zu spät. Die letzten Jahrzehnte haben an dieser Art der Selbständigkeit unrettbar zerstört und sind so weit auf der abschüssigen Bahn zum Gegentheil jetzt angelangt, dass ein Halt, geschweige denn die Umkehr nicht mehr möglich ist. Ein Land, dessen Capital und Eisenbahnen grösstentheils in fremden Händen liegen, kann dem fremden Einfluss nicht länger wehren, sondern muss ihn auszunützen suchen, indem es durch gesetzliche Fictionen sich nicht selbst die Hände bindet. Das heutige Schutzzollsystem in Oesterreich schützt kaum mehr anderes, als die Erwerbslosigkeit, und der Freihandel kann der einheimischen Industrie die Arbeit nicht entziehen, die ihr fehlt. Der Freihandel, nicht als Zollermässigung allein aufgefasst, nicht als jener Tarifliberalismus, dessen fortwährende Verkündigung zur präventiven Einschüchterung aller jener productiven Kräfte wird, aus welchen die materielle Wohlfahrt entspringt, sondern als grosser Grundsatz, der mit allen einseitigen Vorrechten bricht, ist ein belebendes Princip, welches keinen Rückschritt zu fürchten hat. Nicht allein, dass grosse Ausfuhren nicht denkbar sind, ohne das Aequivalent der Einfuhr, nicht allein, dass mit der fremden Waare auch ein freier Unternehmungsgeist hereinziehen wird, welcher den Verkehr schafft, indem er ihm die natürlichen Wege bahnt; es wird auch der Begriff der freien Arbeit in dem weiten, hochbegabten Reich nicht aufleben können, ohne alle Sphären des Staatslebens gleichzeitig zu durchdringen, und dem mit weiten Plänen hereindrängenden Ausland entgegen, wird

der Machtgedanke des österr. Daseins lebendig erstehen, ohne dass es individueller Enge oder der Starrheit doctrinärer Formen weiter gelingen wird, als Hemmung einzugreifen in den ewigen Lauf materieller Bewegung, welchen zu bedrohen, das menschliche Vorurtheil straflos nie versuchen darf.

Wien, Anfangs September 1864.

TAFEL

Englische

	1852	1853	1854	1855
Total-Ausfuhr	78,076,854	98,933,781	97,184,726	95,688,085
Ausfuhr nach dem indischen Ocean	8,201,785	9,129,786	11,046,023	11,760,682
„ nach dem chines. Meere.	2,618,902	2,136,149	1,350,961	1,665,911
„ n. d. Cap u. Australien.	5,286,488	15,726,330	12,853,309	7,070,279
„ „ Westküste v. Ame- rika ohne Californ.	3,446,237	4,060,624	3,398,096	4,173,989
„ „ Ostküste v. Amerika mit den Antillen .	9,957,401	8,099,036	8,631,140	8,346,183

In Procenten des Totale:

Indischer Ocean	15	9	11	12
	{ 18	{ 12	{ 12	{ 14
Chinesisches Meer	3	2	1	2
Cap und Australien	7	16	12	7
Westküste von Amerika	4	4	3	4
	{ 16	{ 12	{ 12	{ 13
Ostküste von Amerika	12	8	9	9

In Procenten des Anfangsjahres:

Indischer Ocean	100	111	134	144
Chinesisches Meer	100	82	51	64
Cap und Australien	100	297	243	134
Westküste von Amerika	100	118	99	121
Ostküste von Amerika	100	81	87	84

Der indische Ocean umfasst: Java und Sumatra, britisch Ostindien, Singapore, Ceylon und Mauritius.

Das chinesische Meer umfasst: die Philippinen, China und Hongkong.

Die Westküste von Amerika umfasst: Britisch-Honduras, Mexiko, Central-Amerika, Neu-Granada, Equador, Peru Chili.

I. *)

Ausfuhren.

1856	1857	1858	1859	1860	1861
115,826,948	122,066,107	116,608,756	130,411,529	135,891,227	125,115,133
12,491,901	14,487,699	19,719,000	23,635,604	21,259,530	19,567,148
2,838,068	2,984,216	3,417,922	5,143,063	5,992,271	5,632,261
11,256,913	13,493,162	12,166,429	13,164,418	11,772,784	12,688,381
4,312,301	4,304,562	3,758,174	4,016,221	4,752,804	4,491,248
9,903,622	13,094,106	10,643,307	10,336,021	12,588,959	11,390,657
10	11	17	18	16	15
{ 12	{ 13	{ 20	{ 22	{ 20	{ 19
2	2	3	4	4	4
10	11	10	10	9	10
4	3	3	3	3	3
{ 13	{ 14	{ 12	{ 11	{ 12	{ 12
9	11	9	8	9	9
152	176	240	288	259	238
109	114	130	196	229	215
213	255	230	249	222	240
125	125	109	117	138	126
99	131	107	104	126	115

Die Ostküste von Amerika umfasst: Cuba, Porto-Rico, Dänische Antillen, Haiti, Venezuela, Brasilien, Montevideo, Buenos-Ayres, Britisch Westindien, Guyana.

*) Résumé des principaux faits statistiques du Royaume uni IX. Vol. 1862.

TAFEL

C E Y

Ein

		1851	1852	1853	1854	1855
Waffen und Munition	aus England	632	550	346	585	1400
	„ engl. Colonien	20	253	23	22	43
	„ dem Ausland	17	7	3	1	6
Messerschmied- und Gemischtwaare	aus England	9928	7878	6860	12442	15475
	„ engl. Colonien	797	868	631	1624	1228
	„ dem Ausland	163	3	39	107	13
Werkzeuge und Maschinen	aus England	936	2402	5579	8447	11748
	„ engl. Colonien	46	125	67	293	76
	„ dem Ausland	7	2	1	4	7
Eisen	aus England	1140	589	350	404	90
	„ engl. Colonien	5240	10596	9670	12308	23705
	„ dem Ausland	191	121	85	26	58
Stahl und Zink	aus England	626	338	282	959	575
	„ engl. Colonien	4	—	47	141	79
	„ dem Ausland	—	7	10	—	—
Blei und Zinn	aus England	669	557	622	839	955
	„ engl. Colonien	28	94	180	26	338
	„ dem Ausland	14	32	4	2	26
Messing und Kupfer	aus England	2582	1948	654	1851	3261
	„ engl. Colonien	3223	3344	3039	2180	1794
	„ dem Ausland	1480	717	228	1115	1204
Gesamtsumme		26,743	30,431	28,720	43,376	62,061
Total-Einfuhr £		1,488,678	1,998,450	1,642,169	3,527,182	2,597,325
in % derselben		1 ⁸ / ₁₀	1 ⁷ / ₁₀	1 ⁷ / ₁₀	1 ² / ₁₀	2 ⁴ / ₁₀

II. *) A.

L O N.

fuhren.

Specialisirte Einfuhr 1855.

Tarifsätze.

Messingblech Cwt.	270	Für Stabeisen	pr. Ton.	— £ 7 sh.
Kupferblech „	364	„ galv. Eisen	„	1 „ 10 „
Stabeisen Ton.	726	„ Reifeisen	„	— „ 10 „
Galv. Eisen „	49	„ fein. Stabeisen	„	— „ 8 „
Reifeisen „	1242	„ Blech	„	— „ 10 „
Roheisen „	7	„ Roheisen	„	— „ 5 „
Feines Stabeisen „	55	„ Messing, Kupferblech		
Blech „	181	und Nägel pr. Ton.	— „	6 „
Stahl „	22	„ Blei	„	1 „ — „
		„ Zink	„	— „ 18 „
		„ Stahl	„	— „ 18 „

*) Ceylon Almanac, 1857.

TAFEL II. *) B.

CAP DER GUTEN HOFFNUNG.

Einfuhren aus England.

	1846	1847	1848	1849	1850
Total . . £	480,979	688,208	645,618	520,961	796,600
Waffen	8,812	10,094	11,846	11,892	18,846
Messing und Kupfer	3,550	3,581	2,685	3,130	8,714
Gemischtware	24,919	32,232	27,360	24,280	34,574
Stabeisen	30,821	37,212	39,837	36,191	42,260
Blei und Schrot	4,771	4,990	3,130	3,580	7,978
Maschinen	4,780	1,302	—	1,783	2,189
Zinn und Weissblech	3,054	4,590	2,537	2,687	3,993
	80,707	94,001	87,395	83,780	118,554
In % des Total.	16%	14%	14%	16%	15%

Allgemeine Einfuhr. **)

Im Jahre	1830	1840	1850	1860
£	420,774	910,798	1,277,045	2,665,902.

*) Cape Almanac, 1854.

**) Wilmot, Cape of good hope, 1863.

TAFEL III. *)

Englische Eisen- und Stahlausfuhr.

Bewegung in Procenten des Anfangsjahres.

	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
Messerschmied- u. Gemischtwaare	100	136	143	110	139	149	122	141	140	127
Roheisen	100	189	223	192	249	289	194	161	175	188
Stabeisen	100	166	168	136	202	198	165	191	170	140
Schmiedwaare	100	117	148	135	145	154	168	162	170	143
Draht	100	215	179	134	207	257	222	242	266	220
Diverse	100	167	194	149	189	216	178	191	206	178
Stahl	100	129	129	110	139	142	112	153	187	138
Rohschienen	100	158	154	179	217	310	288	298	307	338
Weissblech	100	112	99	104	133	142	130	143	139	84
Total	100	151	159	135	178	197	166	183	181	161
	11,707,128	17,709,639	18,549,764	15,803,885	20,862,772	23,036,291	19,463,889	21,409,191	21,264,239	18,894,112
Total-Summe										

*) Resumé wie bei Tafel I.

TAFEL IV. *) Eisenausfuhr England's im Jahre 1856.

	Roheisen	Stabeisen	Gusswaare	Draht	Anker & Ketten	Reißeisen	Nägel	Div. Eisenwaren	Alteisen	Stahl
Nach den Verein. Staaten.	58,500	231,555	835	2,190	2,032	9,509	581	28,860	1,732	13,719
Britisch-Nordamerika	12,428	33,596	5,293	247	4,200	2,904	2,194	10,495	—	803
" Ostindien	3,039	116,051	16,162	447	2,006	2,879	842	33,935	—	836
" Australien	2,989	19,685	15,801	1,579	579	1,593	3,199	10,037	14	381
Brasilien	1,851	12,872	3,992	29	426	580	603	3,269	—	94
Total	357,326	701,873	72,394	9,190	28,146	38,659	11,281	172,204	25,969	21,858
In Tons:										
In Procenten:										
Vereinigte Staaten	17	36	1	30	21	30	7	18	7	69
Britisch-Nordamerika	3	5	8	3	17	9	26	6	—	5
" Ostindien	1	18	32	6	8	9	10	21	—	4
" Australien	1	3	26	22	2	5	38	6	—	2
Brasilien	1	2	7	—	2	2	7	2	—	4
Europa	77	36	26	39	50	45	12	47	93	16

Werthausfuhr von Gemischt- und Messerschmied-Waare 1856.

Summe £. 3,747,598	
Nach den Vereinigten Staaten	1,222,419 in Procenten 32
Britisch-Australien	408,949 " 11
" Nordamerika	182,326 " 5
" Ostindien	170,495 " 4
Brasilien	125,348 " 3
Fremdes Westindien	129,066 " 3
Buenos-Ayres	70,408 " 2
Chili	83,753 " 2
Britisch-Südafrika	67,908 " 2
" Westindien, Guyana	65,434 " 2
Peru	56,110 " 1
Westküste von Afrika	62,649 " 1
68	

*) Memorial Statistics. 1856.

TAFEL V. *)

England's Kupfer-Einfuhr und Ausfuhr 1860

in Tons.

A. Einfuhr

	Kupfererz	Metallkupfer	Rohkupfer	Schmiedkupfer
Chili	30,576	17,424	1611	5630
Cuba	16,605	—	—	—
Bolivia	30,576	1,914	—	—
Victoria	16,605	43	540	128
Südafrika	5,239	—	—	—
Neu-Südwaies	5,219	—	27	—
Vereinigte Staaten	3,512	372	69	128
West-Australien	1,613	—	—	—
Peru	1,417	682	—	405
Süd-Australien	862	158	809	248
Britisch-Westindien, Guyana	740	—	—	—
„ Nordamerika	656	—	—	—
Neuseeland	352	—	—	—
Neu-Granada	126	—	—	190
Buenos-Ayres	115	—	—	304
Mexiko	—	—	—	44
Total	76,285	21,032	4070	7683

B. Ausfuhr

	Rohkupfer	Blech, Nägel u. Messing	Draht	Schmiedkupfer
Brit. Ostindien	835	8024	9	40
China	—	598	—	4
Vereinigte Staaten	4	576	—	36
Brasilien	—	539	—	234
Singapore	—	479	—	—
Fremdes Westindien	—	319	—	30
Mauritius	—	286	—	7
Brit. Australien	—	258	—	16
„ Nordamerika	2	193	—	5
Java	—	183	—	7
Chili	—	117	—	3
Egypten	4	178	—	486
Brit. Westindien, Guyana	—	116	—	77
Philippinen	—	106	—	—
Peru	—	65	—	16
Ceylon	4	61	—	—
Cap	—	52	—	7
Buenos-Ayres	—	32	—	—
Total	6980	17,230	31	1772

*) Mineral-Statistics, 1860.

TAFEL V.
Inhalt des Kapitels und Ausfuhr 1860
1860

Aus dem Gutachten des Herrn Dir. Peter Ritter v. Tunner.

I. Stahl, ungegerbter (roher) Brescian - Stahl, Kistenstahl, war einer unserer wichtigsten Ausfuhrartikel, vornehmlich in den Bergwerken Nord- und Südamerika's und selbst Indien's zur Herstellung des Arbeitszeuges gebraucht, weil unser Stahl Härte mit Festigkeit im höchsten Grade verbindet, und bei Reparaturen am häufigsten wieder erhitzt werden darf, ohne von seiner Härte viel zu verlieren. Vielleicht mehr als der schwedische Cementstahl, hat uns darin der billigere Puddlingstahl geschadet, welcher seit etwa zehn Jahren in den preussischen Rheinlanden erzeugt und exportirt wird, wie ich in meinem Ausstellungsberichte, Wien 1863, S. 69 anführte. Sonder Zweifel ist der mit Holzkohlen in Frischherden erzeugte und unter Hämmern ausgeschmiedete Stahl bedeutend besser, als der gepuddelte und ausgewalzte Stahl. Leider hat man seit einigen Jahren auch bei uns den letzteren erzeugt, ohne ihn von dem erstern zu unterscheiden, und dadurch dem Credite unseres Stahles theilweise geschadet.

Es wäre daher Sorgfalt darauf zu verwenden, dass der Consument verlässlich weiss, ob er Herdfrisch- oder Puddlingsstahl bekommt, in welcher Beziehung unsere Stahlfabrikanten nicht durchweg und immer gewissenhaft sind.

Die Benennung Tannenbaumstahl ist so vielfältig missbraucht worden, nicht nur in Deutschland und Spanien, (wie ich auf den Ausstellungen wiederholt mich überzeugte) sondern auch bei uns, so zwar, dass ich selbst nie die Qualität vom blossen Ansehen richtig zu beurtheilen mich getrauen würde, ohne die Erzeugung des fraglichen Stückes zu kennen.

Mit Sensenstahl ist wohl nach Deutschland, aber kaum an entferntere Orte ein Absatz zu erzielen.

II. Stahl, im raffinirten Zustande, nicht sowohl als Gussstahl, aber als Gerbstahl, wie z. B. Scharsachstahl, wäre sicher an mehreren Orten, um daraus Schneidwerkzeuge der vorzüglichsten Qualität zu

erzeugen, gut zu verwerthen. Erst bei meiner letzten Anwesenheit in Sheffield bin ich zur Ueberzeugung gelangt, dass die feinsten Schneidewerkzeuge und Instrumente nicht aus Gussstahl, sondern aus Gerbstahl gemacht werden, weil der letztere dafür mehr Zähigkeit besitzt. Ich halte aber dafür, dass unser guter Gerbstahl besser als der englische, wenn gleich aus Cementstahl von Dannemora-eisen dargestellt ist.

III. Mit gutem Stabeisen wird die schwedische Concurrenz, und mit billigem die englische nicht zu bestehen sein.

IV. In Zeugschmiedewaaren, wie Schiffsankern, Ketten, Platten u. dgl., wozu ein sehr gutes Eisen gehört, könnte uns die Qualität zwar zu Hilfe kommen; allein wir sind derzeit in der Fabrikation dieser Artikel von den Engländern und Schweden, selbst von den Franzosen und zum Theil von den Deutschen zu sehr überflügelt, als dass davon ein Absatz nach entfernten Orten zu erreichen sein sollte.

V. In Schneidewaaren und Werkzeugen dürfte eher etwas zu erreichen sein, weil wir darin nicht so weit zurück, theilweise sogar vor sind, und weil sich darin mit geringeren Kosten Verbesserungen machen lassen. Bei den Sensen ist allgemein bekannt, welchen Vorsprung wir darin, besonders durch unsern Gerbstahl begünstigt, seit vielen Jahren behaupteten. Leider ist in den letzten Jahren darin auch bei uns viele sehr schlechte Waare erzeugt worden.

Gutachten des Herrn Maximilian Dormitzer.

Der Verfasser der Schrift: „Oesterreich's Betheiligung am Welthandel“ hat gewandt und mit Geist alle die Unterlassungsünden und Fehler, alle die mangelhaften Vorkehrungen und Einrichtungen zusammengestellt, die in Bezug auf die Handelsthätigkeit in Oesterreich oft und eindringlich erörtert und namentlich in den Handels- und Gewerbekammern erschöpfend discutirt worden sind. Er hat sehr glücklich Alles das zusammengedrängt, was die öffentliche Meinung seit Jahren und fast unausgesetzt beschäftigt hat. Der Schrift muss daher eine grössere Bedeutung um so mehr zugesprochen werden, als sie in einer Zeit erschienen ist, wo handelspolitische Fragen von unberechenbarer Tragweite an der Tagesordnung stehen und das gewerbe- und handeltreibende Publicum für die Erwägung solcher, für dasselbe hochwichtigen Beziehungen, welche sich bilden oder bilden sollen, besonders empfänglich gemacht haben.

Der Fachmann wird sich durch den Inhalt der Broschüre befriedigt finden und sich den in derselben niedergelegten Ansichten unbedingt anschliessen können. Alle Vorschläge, die darin gemacht werden, sind durchführbar und wären erspriesslich, selbst wenn sie nur allmählig zur Hebung des Handels beitragen würden.

Die beiden ersten Vorschläge des Verfassers: „I. Abschliessung von Handels- und Schiffahrts-Verträgen mit aussereuropäischen Staaten“ und „II. Einsetzung tüchtiger, ihrem Dienste gewachsener österreichischer Consularfunctionäre“ sind unabwendbar und in ihrem Wesen so klar, dass sich dazu nichts weiteres beifügen lässt. Will Oesterreich einen überseeischen Handel erringen, so muss es sich dieser beiden Factoren versichern; sie sind es werth, dass der Staat hier seine volle Macht entfalte und selbst bedeutendere Kosten zur Durchführung nicht scheue.

Richtig in seiner Allgemeinheit ist auch der dritte Vorschlag in der Schrift, dem gemäss specielle Erhebungen und Studien an

Ort und Stelle gepflogen werden sollen. Die vom Verfasser angegebene Art und Weise, wie diese Erhebungen zu geschehen haben, wird jedoch, wie es scheint, nicht vollständig acceptirt werden, da dadurch der angestrebte Zweck kaum erreicht werden kann.

Wenn eine Expedition zur Auffindung von Absatzorten für die Producte der österreichischen Industrie die intelligentesten und erfahrensten Fachmänner zur Disposition hätte, so werden diese nicht im Stande sein, in der kurzen Zeit, als sie an einem Orte verweilen, so eingehende und umfassende Studien und Untersuchungen anzustellen, die geeignet wären, dem Kaufmann und dem Industriellen Anhaltspunkte zu definitiven Unternehmungen zu geben. Es liegt im Wesen der Sache, dass solche Studien nicht bloss zu vorübergehenden, sondern zu andauernden Resultaten führen müssen. Dazu sind oft Jahre erforderlich, da sich gerade die entscheidenden Details der Geschäfte dem fremden Auge entziehen. Wahrhaft erschöpfende und darum allein gute und verlässliche Nachrichten vermag ein Berichterstatter dann zu geben, wenn er den Gegenstand seiner Beobachtung nach dessen Tiefe und Breite auf das Genaueste erforscht. Er muss das Stetige und den Wechsel der Erscheinungen genau prüfen, den Kern des ersteren muss er festhalten und sich von letzterem nicht beirren lassen. Nur durch diese Methode, die eine scharfe Beobachtungsgabe voraussetzt, können Irrthümer vermieden werden, welche sonst dem Handels- oder dem Gewerbsmann in der Heimat verderblich werden, sie schwächen auch das allgemeine Vertrauen zu ferneren Berichten aus dem Auslande.

Auch hier ist der wichtige volkswirthschaftliche Grundsatz, jener der Theilung der Arbeit, anzuwenden. Jedes Gebiet, das für den Handel als geeignet erscheint, bedarf zu seiner Durchforschung einer langen Zeit und der Kraft eines ganzen Mannes. Zweckentsprechend wäre es nun, in renommirten überseeischen Handelshäusern talentvolle, dem Kaufmannsstande angehörige junge Leute unterzubringen und so dafür zu sorgen, dass dereinst Zweigetablissemments oder selbstständige Unternehmungen mit Landeskindern an der Spitze in den fernen Handelsplätzen entstehen. Oesterreich's Jugend gewöhne sich, als Pionniere für den Grosshandel des Vaterlandes diesem auch in der Ferne zu nützen.

Zur Absendung solcher jungen Männer ist jeder Augenblick der geeignete, und man darf um so weniger warten, bis die ange deutete Expedition ausfährt, als diese noch mancherlei Stadien zu ihrer Verwirklichung zu durchlaufen haben wird. Sind die Orte bestimmt, welche für den Welthandel Oesterreich's von Wichtigkeit zu werden vermögen, sind die Männer da, welche ihre Studien daselbst anstellen sollen, und sind die jungen Leute für diese Unternehmungen gewonnen, so sind auch die Reisegelegenheiten vorhanden und nichts hindert ihre Abreise. Der so proponirten Expedition sind so

Vorposten vorgeschoben worden, damit sie ein schon bekannteres Terrain vorfinde. Sie erhält verlässliche Andeutungen über Land und Leute und wird im Stande sein, ihre eigenen Arbeiten leichter und mit grösserem Erfolge durchzuführen.

Um directe Handelsverbindungen zur Erwerbung fremdländischer Producte zu erreichen, erscheint die vorgeschlagene Massregel jedenfalls von hohem Werthe, welcher jedoch geringer wird, wenn es sich um die Hebung des Exportes österreichischer Erzeugnisse handelt. Dazu führen kürzere und ganz andere Wege. Der gesunde Organismus eines grossen Welthandels erfordert eine gleiche Blüthe, ein gleiches Gedeihen des Importes und des Exportes. Eines lässt sich vom andern nicht trennen. Soll daher Oesterreich's Welthandel wahrhaft gefördert werden, so müssen sich daran die grossen Industriellen betheiligen, sie müssen einen Weltmarkt haben. Die Ausfuhr nur von Naturproducten gibt dem Handel einen prekären, schwankenden Charakter.

Damit aber die grossen Industrien leichter den Weltmarkt erreichen, müssen dieselben im eigenen Vaterlande die möglichste Erleichterung in der Communication erhalten. Darum muss dem Ausbau eines Bahnnetzes entschieden das Wort gesprochen werden. Dieses Endziel ist der grössten materiellen Opfer von Seite des Staates werth. National-Oekonomen, die gewohnt sind, objectiv die Bewegung der Volksarbeit und deren Ergebnisse zu prüfen, sind neuester Zeit geneigt, den rasch zunehmenden Wohlstand in Preussen, die Rührigkeit und den Aufschwung in seiner Gewerbsthätigkeit, die täglich sich kräftigt, fast ausschliesslich den energisch vollendeten Bahnbauten zuzuschreiben.

Bei Ergänzung des Bahnnetzes wird die Bahntarifffrage sich von selbst, nämlich durch Concurrenzlinien erledigen. Das Entstehen von Concurrenzlinien ist das einzige Mittel zur Herabminderung der Transportpreise. Die Bahnen werden sodann diese um so leichter zuzugestehen im Stande sein, da bei der Vervollständigung des Bahnnetzes eine Bahn die andere ergänzt und eine der andern Transportgüter zuführt. Die in Bewegung gesetzte Masse wird grösser und die Vermehrung der transportirten Güter ermöglicht einen niederen Tarifsatz, ja dieser wird eine Nothwendigkeit.

Bei Erwägung der Verhältnisse, welche in Oesterreich auf die Belebung seines Welthandels wirken können, ist ein Moment ganz besonders hervorzuheben — die Betheiligung der Reichsvertretung bei Fragen, welche die handelspolitische, die Handels- und Finanzgesetzgebung berühren. Man weiss es, dass England, dieses industriell weit vorgeschrittene Reich, seine grossen Erfolge auf dem Gebiete des Handels und der Industrie grossentheils dem Umstande verdankt, dass die unumstösslichen Principien der Volkswirthschaft beinahe vom gesammten britischen Volk verstanden werden und gleichsam

sein Gemeingut sind. Dieses Verständniss wuchs von Jahr zu Jahr. Es ist nicht lange her, dass die Weber in Lancashire die Maschinen als ihre Feinde angriffen und zerstörten und man jene bei einem unbedeutenden Anlasse erschiessen musste. Gegenwärtig, wo die Einsicht der Arbeiterbevölkerung in die Gesetze der volkswirthschaftlichen Bewegung eine grössere geworden ist, erträgt dieselbe die Baumwollenkrisis mit einer bewundernswürdigen Standhaftigkeit und Resignation. Während es früher Chartisten gab, welche bedrohliche Meetings abhielten, sind jetzt Arbeitsassociationen auf gesunden Principien entstanden; sie entwickeln sich naturgemäss und vollziehen eine gleichsam loyale und gesetzmässige gesellschaftliche Revolution ohne erschreckende und unnatürliche Krämpfe und Convulsionen. An das Märchen vom Kornwucher, das unsere Bevölkerung in Aufregung setzen kann, glaubt in England kein Mensch mehr. Der einfachste Arbeiter begreift dort heutzutage, dass die Arbeit ihm einen reichlichen Lohn gibt, wenn der Weltmarkt für das Erzeugniss seiner Arbeit offen ist. Und was hat das Volk Britannien's dahin gebracht, seine früheren Vorurtheile abzulegen, woher hat es die Kenntniss der national ökonomischen Gesetze, welche das materielle Leben ohne Rücksicht auf den Willen des Einzelnen beherrschen? Durch das Parlament. Die Schulen sind in England nicht besser als bei uns, der Volksunterricht überragt den unseren keineswegs. Aber das Parlament war durch seine Verhandlung die wirthschaftliche Schule für's Volk und die Industriellen, welche aus ihm entstiegen. Durch das Parlament erhielt es seine Vorlesungen über die wichtigsten Gegenstände der Nationalökonomie. Die Mitglieder des Parlaments sagten ihren Wählern die Wahrheit, sie belehrten durch ihre Discussionen das Volk, welches denselben mit um so grösserer Aufmerksamkeit folgte, als es wusste, dass die Entscheidungen des Parlaments sein Wohl und sein Wehe betrafen. Zum eigenen Besten des Nährstandes bewirkten die stets wiederkehrenden Verhandlungen des Reichsparlaments über sogenannte materielle Fragen eine Metamorphose im Volke, deren praktische Folgen schon jetzt ganz sichtbar sind. Und weil das Verständniss der wirthschaftlichen Grundregeln in der Nation gestiegen, so horcht es um so aufmerksamer den Vorlesungen seiner Vertreter zu.

Wenn unsere österreichische Reichsvertretung in eine gleiche Lage wie das britische Parlament versetzt wird, so werden sich auch bei uns die gleichen Folgen zeigen, und je früher sie sich mit handelspolitischen Fragen beschäftigen und über sie entscheiden wird, je häufiger ihr darauf bezügliche Vorlagen zu Theil werden, desto schneller werden auch bei uns in dem Kreise der Gewerbtreibenden sich die Ansichten klären; es werden sich Parteien je nach den momentanen oder bleibenden Anschauungen gruppiren, das Interesse des Staates wird die gebührende Berücksichtigung finden und klein-

liche Selbstsucht in den Hintergrund treten. Wahr ist es, dass das erhöhte Interesse an den Erörterungen grosser handelspolitischer und finanzieller Fragen das Bewusstsein der eigenen Kraft steigert, die durch ihr Schaffen und durch richtiges principiell Verwenden dem Allgemeinen nützt. Dabei würde die Regierung häufiger die Gelegenheit finden, ihre Ansichten und Grundsätze kund zu geben, was nicht wenig dazu beitrüge, Misstrauen abzuwenden und die gesunde öffentliche Meinung zu stärken. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die materiellen Fragen oft einigen, was sich politisch widerstrebt, und dass sie nationale Gegensätze aussöhnen.

Wenn die Position des Industriellen in Oesterreich eine solche wird, wie in anderen Staaten, so wird er auch seine ihm zugefallene Aufgabe würdig lösen. Gegenwärtig hat er das Bewusstsein, dass seine Mitbewerbung auf dem Weltmarkte eine erfolglose bleiben würde; er wünscht bisher vergeblich, dass die Factoren und Verhältnisse, welche ihn hindern, aggressiver aufzutreten, beseitigt werden. Werden diese Wünsche gehört, und treten geregelte Zustände ein, dann weiss jeder Gewerbsmann sich solche Muster zu seinen Erzeugnissen zu verschaffen, welche ihn befähigen, diesen oder jenen Markt und namentlich auch den Weltmarkt zu betreten. Er hat nach demselben nicht weit zu suchen. Exporteure in Hamburg, London, Paris etc. sind stets erbötig, ihn zu leiten, und sie haben dazu auch die nöthigen Erfahrungen. Unter solcher Aegide werden bereits jene Industrieartikel exportirt, welche eine überseeische Ausfuhr gestatten, so unsere Zünd- und Spielwaaren über Hamburg und London, unsere Wollwaaren über Hamburg, unsere Glaswaaren über Paris und Marseille. In neuerer Zeit wurde eine Porzellanfabrik bekannt, welche sich entschloss, für den überseeischen Export zu arbeiten. Relationen in Hamburg waren gleich zur Hand und die nöthige Anleitung wurde durch einen Abgesandten aus dieser Handelsstadt direct ertheilt. Mustersammlungen an Ort und Stelle sind nicht zu verschmähen, sie sind erspriesslich, doch Ansammlungen allein genügen nicht und bleiben fruchtlos, wenn nicht die innere wirtschaftliche Entwicklung Oesterreich's mit Eifer und Ausdauer gepflegt wird.

Die vorgeschlagene Expedition gehört der Zukunft an. Sie wird ihre Mission vollbringen, wenn unsere directen Schiffahrtslinien im Gange und gerüstet sein werden, exportfähige Güter in grösserer Menge zu verfrachten. Da aber die Gegenwart ihren Rechten Geltung verschaffen will, so wäre die Proposition der Beachtung anzupfehlen, welche die Errichtung einer österreichischen Exportgesellschaft in Hamburg anrath, weil diese rührige Seestadt den industriellen Böhmen am passendsten und zugänglichsten ist. Die Aufgabe einer solchen Gesellschaft wäre, ausschliesslich österreichische Güter, welche ihrer Beschaffenheit und ihrem Preise nach export-

fähig sind, im Kaiserstaate aufzusuchen, den Industriellen in entsprechender Weise zu bezahlen und die bereits bestehende Handelsthätigkeit in Hamburg zum Weiterabsatz zu benützen. Die Beziehungen, welche sich so zwischen Oesterreich's Industrie und dem hamburger Platz herausbilden würden, müssten belebend auf seine industrielle Thätigkeit einwirken, und die durch fremde Hilfe und fremdes Risiko gemachten Erfahrungen dann sich auf die neu zu creirenden directen österreichisch-überseeischen Verbindungen unter Auflösung der hamburger Exportgesellschaft übertragen lassen. Jedemfalls wäre durch eine solche Vorkehrung eine sonst verlorene Zeit schon benützt.

Die Seehandlung in Preussen, welche sich freilich nunmehr schon überlebt, hat ihrer Zeit sehr erspriesslich gewirkt. Gegenwärtig kann Preussen schon dieser Krücke entbehren; nehmen wir sie auf, bis auch unsere Füße heil sind.

Das Memoire

des in Hongkong wohnhaften Hamburgers, Herrn E. Meyer, vom Hause E. & I. Meyer, über die Möglichkeit von Handelsverbindungen mit China, ist in Triest im Juni 1864 geschrieben worden und lautet: „Es gereicht mir zur Befriedigung, im Folgenden einige Worte über den zu hebenden transatlantischen Handel Oesterreich's, namentlich im Hinblick auf China, sagen zu können. Oesterreich, im Besitze aller Mittel, um sich an dem allgemeinen Welthandel energisch betheiligen zu können, nimmt leider eine Stelle ein, die, wie in des Herrn Revoltella Broschüre „Oesterreich's Betheiligung am Welthandel« treffend geschildert wird, zu traurigen Betrachtungen Veranlassung gibt und den Wunsch wachrufen muss, die Zustände zu ändern. Die Producte österreichischer Fabrikation haben sich im Auslande eines sehr geachteten Namens zu erfreuen und die ausserordentlichen Erfolge, die z. B. die Firma Johann Liebig u. C. durch Intelligenz und Thätigkeit errungen hat, zeigen, welch' ungeheures Feld solchen industriellen Unternehmungen noch offen steht. In feinen Tuchen und Modewaaren leisten namentlich Böhmen und Mähren Ausserordentliches, und ein bedeutendes Geschäft wird in diesen Artikeln nach allen transatlantischen Plätzen über Bremen und Hamburg, namentlich über letzteren Platz betrieben. Hamburger Häuser sind es grösstentheils, sei es für ihre, sei es für Rechnung ihrer überseeischen Correspondenten, welche die Verbindung mit Oesterreich entriert haben, und die, durch lucrative Resultate aufgemuntert, es sich angelegen sein lassen, dieselbe energisch zu verfolgen. Es sind nun nicht allein Manufacturwaaren, sondern manche andere Artikel, wie Zündhölzer, böhmische Glaswaaren und Perlen, Leder- und Galanteriewaaren und unzählige kleine Artikel, die ausserdem noch ihren Weg über Hamburg oder Bremen finden und die namentlich nach China in beträchtlichen Quantitäten versandt werden.

Wenn es nun in Triest zu erreichen wäre, die nöthige Unternehmungslust für überseeische Geschäfte zu wecken und die dazu

passenden Schiffe zu bauen, so liesse sich nicht leugnen, dass eben dieser Platz die wesentlichsten Vorthelle für sich hätte. Gar viele Artikel, die weniger werthvoll, aber wegen ihres grossen Volumens einer hohen Eisenbahnfracht nach Hamburg unterworfen sind, würden von selbst wegen der kürzeren und billigeren Reise ihren Weg über Triest finden.

Da es meine Absicht und mein Zweck ist, namentlich über mit China zu eröffnende Geschäfte zu reden, so hebe ich vor Allem hervor, dass das von Hamburg nach China betriebene Geschäft schon grossartig genannt zu werden verdient. 2 bis 3, ja mitunter 4 Schiffe verlassen jenen Hafen per Monat, mit voller Ladung für China bestimmt. Die auf das passendste für die Fahrt an der chinesischen Küste gebauten Schiffe bleiben gewöhnlich einige Jahre in den chinesischen Gewässern, und da die Frachtverhältnisse daselbst günstig sind, kommt es oft vor, dass Schiffe sich in 2½ und 3 Jahren ganz frei gefahren haben. Diesen passenden Schiffen und den fast durchgehends tüchtigen deutschen Capitänen haben wir es auch zu danken, dass der grossartige Zwischenhandel an der Küste China's in der weiten Strecke von Newchweang und Tientsin bis nach Hongkong sich meistens in Händen der Deutschen befindet, und den grössten Antheil an dem mitunter brillanten Gewinn geniessen die hamburger Rheder. Die deutschen Schiffe sind bei den Chinesen sehr beliebt und erhalten fast stets den Vorzug vor denjenigen anderer Nationen. Die freundlichste Aufnahme der mitreisenden chinesischen Passagiere, sowie die menschlichste Behandlung gegen alle Chinesen, mit denen sie in Berührung kommen, wäre den Capitänen stets besonders zu empfehlen.

Habe ich nun hervorgehoben, dass viele über Hamburg bezogene Artikel ihren Weg ebenso gut, ja besser über Triest nehmen könnten, so habe ich bei meinem hiesigen (triester) Aufenthalte noch zu meiner aufrichtigen Freude wahrgenommen, dass hier und in der nächsten Umgegend Triest's viele Artikel fabricirt werden, die zum Export nach China sich eignen, und bin ich mit dem grössten Vergnügen erbötig, hierüber die nöthigen Details zu geben. Ich nenne die folgenden und bin überzeugt, dass sich noch manche andere finden werden. Mehl. Das triester Mehl ist bekanntlich das beste, das existirt und würde, da Preise ganz convenabel sind, erfolgreich mit dem California-Mehl in China concurriren können. Der Consum ist schon jetzt in China sehr bedeutend und steigt in jedem Jahr um ein Bedeutendes. Ferner: Olivenöl, Stahl, Quecksilber, Oelfarben, Seifen und Parfumerien, Stearinlichter, Butter, Käse, Pflaumen, Korinthen, Rosinen, Feigen, Schwämme, conservirte Gemüse und Pickles, präparirter Senf in Gläsern, Confitures, österreichische Weine, Liqueure, Spirituosen u. s. w. Diese Artikel, zusammen mit den oben genannten vom

nördlichen Oesterreich zu beziehenden Waaren, würden zur Beladung der Schiffe von hier nach Hongkong hinreichend sein und müsste auf diese Weise der Anfang gemacht werden.

Man sollte dann hier und in ganz Oesterreich die Gelegenheit benutzen, kleine Versuchssendungen, sei es auch zu einem noch so geringfügigen Belaufe, nach China in allen meinen Aufgaben ähnlichen Artikeln zu machen, und mein Haus wird es sich zur angenehmen Pflicht und zum besondern Vergnügen anrechnen, für die ihm anvertrauten Geschäfte die genauesten Informationen und gewünschten Details zu geben. Meine Erfahrung beweist mir, dass in österr. Artikeln noch ein sehr rentables Geschäft zu machen ist, nur müssen theilweise die Fabrikanten im Binnenlande auch ihre Waare ganz nach dem Wunsche der überseeischen Bevölkerung einrichten. Hierbei wird man noch mitunter auf hartnäckige Schwierigkeiten stossen, die indessen überwunden werden müssen. Zwar nach langen Kämpfen, so ist es mir doch gelungen, einige wirklich vortrefflich arbeitende Tuchfabrikanten zu bewegen, mir die für den Osten nöthige Breite der Tuche von 62—63 Inches binnen der Leisten zu liefern. Jetzt sind die Stühle eingerichtet, und sowohl der Fabrikant wie der Consument sind mit den erzielten Erfolgen zufrieden.

Durch die weiter oben erwähnten Ausfrachten würden viele österr. Schiffe nach China gelangen, und dieselben werden, wie ich nicht zweifle, und wofür die bereits dort fahrenden österr. Schiffe den besten Beweis liefern, erfolgreich mit denjenigen anderer Nationen concurriren können. Um nun die österr. Schiffe s. Z. wieder nach Europa zu beladen, so bieten sich in China viele Retourfrachten entweder nach England und Hamburg oder Bremen direct, oder mit Zucker von Manila, oder endlich ab Java oder einem der Reishäfen Hinterindien's. Um Theefrachten zu erhalten, die sich allerdings am besten bezahlen, ist es nöthig, dass die Schiffe ausgezeichnete Schnellsegler sind, da namentlich nach England sonst die prachtvollen englischen Teaclippers den Vorzug verdienen und erhalten. Ferner könnte das eine und das andere Schiff direct nach Triest beladen werden, und bietet sich dazu namentlich Cassia lignea, Cassia flores, Cassiaöl, Sternanis und alle sonstigen chinesischen Drogen, dann Stöcke, Matten, Manila-Cigarren etc. Thee, dessen Consum in Oesterreich sehr unbedeutend ist, wäre nicht zur Beipackung geeignet, da er sein Aroma in der Nachbarschaft der Drogen bald verlieren würde.

Bisher hat Triest diese Waaren von England und Hamburg bezogen, also alle dortigen hohen Spesen, sowie die Provisionen der fremden Commissionäre getragen. Der Vorthail einer directen Beziehung dieser Artikel liegt so klar zu Tage, um eine nähere Erörterung überflüssig zu machen, und da wir der Hoffnung Raum geben dürfen, dass die grossartigen Arbeiten am Suez-Kanal von dem gewünschten Erfolge gekrönt sein werden, so wird die Lage Triest's dann seiner

Zeit so herrlich und günstig für eine Verbindung mit China und Indien sein, wie nur je ein Platz sie aufzuweisen vermag. Bis dahin müsste aber in Oesterreich zur Hebung der Industrie und der Unternehmungslust noch Bedeutendes geleistet werden, damit es bei Eröffnung des Suezkanals bereits mit imponirender Kraft in das Getriebe des Handels einzugreifen vermag. Eine österreichische Expedition nach China und Japan würde zur Erlangung eines lebhaften Handelsverkehrs mit Oesterreich wesentlich beitragen, und würde von allen Deutschen, die unsere untergeordnete Stellung im Auslande bitter empfinden, mit vieler Freude begrüsst werden.«

Denkschrift des Herrn Heinrich Escher

**über den auswärtigen Handel Oesterreichs mit besonderer
Berücksichtigung des Handels von Triest.**

Dem mir vom Comité gewordenen Auftrage, statistische Daten zu sammeln, als Belege der Behauptung der Revoltella'schen Denkschrift bezüglich der ungünstigen Stellung Oesterreichs im überseeischen Welthandel, überhaupt Belege, die als weiterer Beweis des seit dem Jahre 1850 bis 1861 über Triest bedeutend verminderten Geschäftsverkehrs im Gegensatz zu demjenigen seitens der nordischen Häfen, gleichfalls nach Oesterreich stattgefundenen, dienen werden — glaubte ich auf keine bessere Weise entsprechen zu können, als durch Anfertigung der statistischen Tabellen des Imports und Exports sowohl der Gesamtmonarchie, wie Triest's im Besonderen, doch selbstverständlich mehr nur mit Berücksichtigung derjenigen Waaren, welche mit Bezug auf das dem Comité übertragene Mandat des Studiums der Revoltella'schen Denkschrift vorzugsweise dieser Richtung angehören, ohne darum jedoch andere Artikel auszuschliessen, welche ein allgemeines Interesse haben. Ebenso glaubte ich die verschiedenen und näher gelegenen Bezugs- wie Abzugsquellen nicht ausschliessen zu dürfen, um deren Bedeutung für Oesterreich in das richtige Licht zu stellen und allfällige Anhaltspunkte für eventuelle Studien auch in dieser Richtung zu gewinnen.

Bei der allgemeinen Statistik Oesterreichs ist der Transithandel nicht mit inbegriffen; die Handelsbewegung bezieht sich also nur auf die österreichische Monarchie selbst; in der speciellen Statistik Triest's konnte dagegen der Transithandel nicht ausgeschieden werden, was aber bei Beurtheilung der Handelsbewegung Triest's immerhin in Anschlag zu bringen ist.

Endlich glaubte ich, nicht unterlassen zu dürfen, auch den Seeschiffsverkehrsverkehr nach Schiff- und Tonnenzahl mit in diese stati-

stischen Daten aufnehmen zu müssen, als weiteren Beleg der in höchstem Grade unbefriedigenden hiesigen commerziellen Zustände.

Im Uebrigen lasse ich die Ziffern sprechen, welche ich mit meinem rein individuellen, einer 40jährigen Erfahrung entsprungenen Ansichten begleite, ohne Rückhalt, aber auch ohne irgend welche Nebenabsicht, da ich vom Grundsatz ausgehe, dass eine freie, offene Besprechung allein zur Aufklärung und gegenseitigen Berichtigung der Ansichten führt, so wie, dass die Einsicht und Erkenntniss des Uebels der erste Schritt zur Besserung ist.

Die gesammelten Daten beziehen sich:

- I. auf den Import,
- II. » » Export, und sind
- III. Andeutungen mit Bezug auf den Transit.

Ich beginne demnach mit den Tabellen für den Import.

I. Import. A.

Für die österreichische Monarchie.

Ausweis in den Jahren 1850, 1856 und 1861 folgender Waaren:

Baumwolle,
Farbhölzer und Krapp,
Kaffee,
Pfeffer, Ingwer und Piment
Tabak,
Cassialignea und Nelken,
Rohzucker,
Reis,
Gummi, Harze (Colophonium),
Cacao,
Schwefel und Chilisalpeter.

Die erwähnten 3 Jahre umfassen einen längeren Zeitraum, liefern darum positivere Anhaltspuncte zum Vergleich der jetzigen Verhältnisse und Zustände.

Der allgemeine Ausweis der Direction der administrativen Statistik für 1862 und 1863 ist noch nicht im Druck erschienen, konnte somit auch noch nicht in diese Tabelle mit aufgenommen werden.

Es stellt sich bei näherer Prüfung dieser Daten heraus, dass in der ersten Periode von 1850 – 1856 nur in Farbholz und Krapp

sich eine nennenswerthe Zunahme in der Einfuhr über Triest ergibt, in den übrigen Artikeln aber entweder nur eine solche Zunahme sich ausweist, welche nicht mit der allgemeinen Zunahme im Import Schritt hielt, oder gar ein mehr oder weniger bedeutender Ausfall gegen 1850.

Fragen wir nach den Ursachen dieser Abnahme des Importes, so unterliegt es keinem Zweifel, dass schon damals die traurigen, zum Theil sehr bedeutenden Valutaschwankungen den nachtheiligsten Einfluss auf das ganze überseeische Importgeschäft ausübten, denn die Waarenpreise halten nicht Schritt mit den Valutafluctuationen, und je entfernter die Bezugsquelle eines Artikels ist, um so grösser die Chancen zu Verlust, und um so grösser das Bedürfniss, die Operationen einzuschränken oder zu indirecten und sich rascher abwickelnden Bezügen überzugehen.

Weit grössere Schuld trug jedoch unstreitig die nie genug zu beklagende, so spät eröffnete Eisenbahnverbindung Triest-Wien, welche einen grossen Theil unseres bisherigen Absatzgebietes den nordischen Häfen überlieferte, diese immer festern Fuss gerade in dem für uns wichtigsten Terrain fassen liess; wir sagen dem wichtigsten, weil dem Hauptsitz der Industrie und des Wohlstandes, somit der grössten Consumtionsfähigkeit. Mit dem fast regelmässigen Verluste der Versorgung der Hauptstadt entfiel aber selbstverständlich auch Ungarn und Siebenbürgen unserem Wirkungskreis, weil Pest-Ofen nur mit Wien und zwar nicht nur durch Dampfschiffahrt, sondern auch durch Eisenbahn verbunden war. Die Isolirung Triest's musste darum auch immer grösser werden und darf es darum auch nicht überraschen, dass nach

Import **B**

der Geschäftskreis in wahrhaft erschreckender Weise sich einschränkte; denn während Triest 1850 in Kaffee, Gewürzen und Baumwolle durchschnittlich ungefähr die halbe Monarchie, in Zucker fast zwei Drittel versorgte, weist das Jahr 1856 gegen 1850

bei Pfeffer, Ingwer und Piment . . .	ca. 16 Procent
„ Baumwolle	43 „
„ Cassialignea und Nelken	55 „
„ Kaffee	63 „
„ Cacao	86 „

Ausfall nach, während Zucker bei 14½ Procent Ausfall doch immer noch 340,000 Ctr. Import ausweist, das heisst nach Gewicht oder

Tonnengehalt beinahe ebenso viel als der Import aller übrigen oben-verzeichneten Artikel zusammengekommen.

In die zweite Periode von 1856—61 fällt nicht nur der für unsere Handelsmarine verhängnissvolle italienische Krieg, von dessen Nachwehen sie sich auch jetzt noch nicht völlig erholt hat; sondern dieser Zeitraum weist auch schon klar die Folgen der, vom volkswirtschaftlichen Standpunct aus betrachtet, allerdings so erfreulichen grossartigen Entwicklung der inländischen Runkelrübenzucker-Industrie nach, da der Total-Import nur noch 66,000 Ctr. für 1861, gegen 700,000 Ctr. in 1856 und 460,000 Ctr. in 1850, der Import Triest's 8500 Ctr. für 1861 gegen 340,000 Ctr. in 1856 und 291,000 Ctr. in 1850 ausweist, was dem gänzlichen Verlust dieser für Triest und die österr. Rhederei so wichtigen transatlantischen Handelsbranche gleichkommt.

Hätte mit Eröffnung der ganzen Wien-Triester Linie in den andern Zweigen das alte Terrain wieder gewonnen werden können, so wäre der Verlust des Zuckerhandels weniger empfindlich; allein wie schwer es hält, Concurrenzen, welche sich einmal Bahn gebrochen, mit Erfolg zu bekämpfen und ein verlorenes Terrain wieder zu erobern, erweist sich gerade auch im vorliegenden Fall, denn gegen 1850 ergaben sich beim Import für 1861

für Pfeffer, Ingwer & Piment	42 Procent
„ Baumwolle	51 „
„ Kaffee	52 „
„ Cacao	57 „
„ Cassialignea und Nelken	67 „
„ Zucker	80 „

Ausfall; gegen 1856 hat der Import also nur bei Kaffee und Cacao zu-, bei den übrigen Artikeln aber weiter abgenommen.

Beim Import von Tabak participirt Triest wieder nur in ganz untergeordneter Weise, während gerade dieser Zweig durch den Import von Amerika über Triest der so schwer heimgesuchten österr. Rhederei theilweisen Ersatz zu bieten hätte berufen sein sollen.

Schwefel und Südfrüchte aus dem südlichen Italien und der Levante fanden ihren Weg gleichfalls über den Norden nach Böhmen und den nördlichen Provinzen Oesterreichs, ja ersterer Artikel zeitweise bis in's Centrum der Monarchie; die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Laibach-Triest und Erleichterungen im Tarif führten diese Artikel zum Theil wenigstens wieder mehr der natürlichen Route zu. Für Waaren von so geringem Werth sind übrigens nicht nur die Eisenbahnen im Norden Deutschlands, sondern mehr noch die Elbeschiffahrt die gefährlichste Concurrenz und zwar besonders seit Herabsetzung der Elbezölle. Da in der Richtung Triest-Wien

kein zweiter Schienenweg und keine Wasserstrasse existirt, so können sich auch die wohlthätigen Folgen einer Concurrrenz nicht wie im Norden fühlbar machen, um so nothwendiger ist es aber auch, dass die Tarifsätze der Südbahn so fixirt seien, dass Triest unter allen Umständen zum mindesten Wien und mit der Hauptstadt Ungarn und Siebenbürgen in seinem Geschäftsrayon besitze. Die Interessen Triest's sind mit denjenigen der Südbahn ganz identisch, beide sind von dem eventuellen Ausfall in der Waarenbewegung ebenso empfindlich berührt, als eine Zunahme ihre Interessen nur fördern kann; denn je grösser die Waarenmenge, welche der Südbahn und ihren Nebenbahnen zuströmt, um so grösser die Entfaltung des Handels, um so grösser die Oekonomie im Betrieb, um so grösser die Möglichkeit, in den Tarifsätzen weitere Erleichterungen eintreten zu lassen, welche für die Hebung unseres Emporiums immer eine Hauptlebensfrage bilden.

Die Anerkennung des erwähnten Princip's hat die Südbahn in ihrem Specialtarife für Transitgüter (1 Nkr. pr. Ctr. u. Meile) constatirt, und dasselbe muss auch beim Verkehr mit dem Inlande immer mehr Geltung sich verschaffen, je grösser dessen Entwicklungsfähigkeit ist. Weist man auf die Schwierigkeiten hin, welche der Südbahn durch die Concurrrenz der österr. Staatsbahn nach Ungarn, speciell nach dem südlichen und östlichen, erwachsen sind, welche Waaren verführt, die, vom Norden kommend, ihre ganze Linie befruchtend mehr begünstigen, als diejenigen, welche ihr durch die Concurrrenzlinie Triest-Ofen erst auf letzterem Puncte zugeführt werden, so lässt sich allerdings nicht leugnen, dass diese Schwierigkeiten existiren. Allein einerseits ist die geogr. Entfernung jener Theile Ungarns von den Nordseehäfen gegenüber jener von Triest so bedeutend, dass selbst mit Rücksicht auf eine etwas höhere Seefracht von Amerika nach Triest, ca. $\frac{1}{8}$ d. bis selten $\frac{1}{4}$ d. pr. Pfd., die Concurrrenz ohne Schwierigkeit durch die Südbahn selbst zu beseitigen sein muss, während andererseits die projectirten Linien Kanisza-Esseg und Steinbrück-Semlin eine directere Verbindung in Aussicht stellen. Eine noch billigere Concurrrenzlinie wird und muss dem hiesigen Handel in der vollendeten Drauregulirung erstehen; dieselbe ist so weit vorgeschritten, dass schon 1863 regelmässige Fahrten von der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft bis Legrad stattfanden, ja auch eine andere Unternehmung geneigt schien, regelmässige Fahrten aufzunehmen.

Das bereitwillige Entgegenkommen der Südbahn, von welchem sie in neuester Zeit so anerkennenswerthe Beweise gegeben hat, kann aber nur dann zum erwünschten Ziele führen, wenn auch die Seefrachten mässig sind, in richtigem Verständniss dessen, was zur Hebung unseres Handels noth thut: die Concurrrenz mit anderen Plätzen ermöglichen; ein Zusammenwirken der See- und Landfracht ist die *conditio sine qua non*.

Die hiesige Handels- und Gewerbekammer, wie verschiedene Kaufleute haben in Anerkennung der Wichtigkeit einer solchen Concurrencylinie, einstweilen hauptsächlich für den Export ungar. und croat. Bodenerzeugnisse, sich mit einem Betrage von fl. 10,000 bei den Drauregulierungsarbeiten betheiligt, und es werden eben von verschiedenen Seiten die nachdrücklichsten Schritte eingeleitet, um von der hohen Regierung die Vollendung der Regulierungsarbeiten, wie dann auch die stabile Instandhaltung der Schiffbarkeit der Drau zu erlangen. Der Gegenstand wird ohne Zweifel dem hohen Reichsrath in seiner nächsten Sitzung unterbreitet werden und die Wichtigkeit desselben kann nach beistehenden Daten nicht genug hervorgehoben werden, weil es sich um Herstellung einer regelmässigen Wasserstrasse, somit des billigsten Communicationsmittels handelt, das als der nachdrücklichste Beförderer relativ mässiger Eisenbahnfrachten betrachtet werden muss, aber eben darum auch mit ganz besonderem Nachdruck von der mit dem Studium der Revoltella'schen Broschüre betrauten Commission bei der hohen Regierung zu befürworten ist, und zwar in um so höherem Grade, als die regelmässige Drauschiffahrt ja nicht dem Export allein zugute kommt, sondern in gleicher Weise auch dem Import nach dem südlichen und östlichen Ungarn und Siebenbürgen und selbst den Donaufürstenthümern. Was jedoch das Importgeschäft verloren, was es wieder zu erobern suchen muss, geht ja eben aus den statistischen Daten auf die erschreckendste Weise hervor.

Entfernung von Neubesce an der Theiss

nach Szlankamen.	Semlin, Sissek	129 ¹ / ₈	Meilen	Wasseroute
	Sissek-Triest	44 ¹ / ₂	„	Schienenweg
		<u>173 ⁶/₈</u>	„	Total
idem	Donauaufwärts bis Pest	82 ² / ₈	„	Wasseroute
	Pest-Triest	81 ¹ / ₂	„	Schienenweg
		<u>163 ⁶/₈</u>	„	Total
	oder pr. Franzenskanal	51 ¹ / ₈	„	Wasserstr. bis Pest
	Pest-Triest	81 ¹ / ₂	„	Schienenweg
		<u>132 ⁷/₈</u>	„	Total
idem	Draueck, drauaufw., Legrad	70 ⁵ / ₈	„	Wasseroute
	Kakony und Legrad-Triest	50	„	Schienenweg
		<u>120 ⁵/₈</u>	„	Total
	oder pr. Franzenskanal	55 ³ / ₈	„	bis Legrad
	Legrad-Triest	50	„	Schienenweg
		<u>105 ³/₈</u>	„	Total.



Import C.

Gehen wir nun zum Import in Triest und zu den verschiedenen Provenienzen über, so ergibt sich aus der Tabelle:

erstens, aus welchen Ländern uns die Haupt-Importartikel zugeführt wurden in den Jahren 1861, 1862 und 1863,

und zweitens aus den zwei letzten Columnen, wieviel davon auf den directen und wieviel auf den indirecten Import entfällt.

Sprechend geht auch aus diesen Zusammenstellungen hervor, wieviel der erstere durch die Ungunst der Zeitverhältnisse sich eingeschränkt hat und auf den indirecten übergegangen ist. Dass wir aber bei indirecten Beziehungen von den europ. Hauptmärkten, namentlich England's, das sich als Weltemporium immer mehr entwickelt, gegenüber den norddeutschen Häfen für Deckung des inländischen Hauptconsums im Nachtheil sind, zeigt schon ein Blick auf die Karte.

Bei Kaffee allein ist der directe Import sehr überwiegend, doch ist das weit weniger den schon von der Quelle direct nach Triest bestimmten Abladungen zuzuschreiben, als vielmehr dem Abschluss schwimmender Ladungen, die bei Anlaufen der engl. Küste die Weisung vorfinden, die Reise nach Triest fortzusetzen.

Farbhölzer werden immer noch direct importirt, von Westindien, besonders aber von New-York, dem amer. Hauptmarkt, der oft mehr Convenienz bietet, als Verschiffungen von der Quelle selbst.

Palm- und Cocusnussöl weisen durch Aufnahme directer Importe der erstern aus Afrika eine Zunahme aus.

Für Baumwolle ist die directe Zufuhr im Zunehmen gegenüber der indirecten, da die Production in Egypten, der Levante und Italien in raschem Aufschwunge begriffen ist; hinsichtlich des bedeutenden Ausfalls im Total-Import gegen frühere Jahre sind die Gründe hinlänglich in der Zuschrift der hies. Handels- und Gewerbekammer an die Wiener Handelskammer beleuchtet.

Dass der hiesige Handelsstand vor dem ital. Krieg sich von dem indirecten Import durch directe Beziehungen zu emancipiren strebte, selbst mit Rücksicht auf den ostindischen Handel, geht deutlich aus der Import-Tabelle für letzteren hervor, da die Zufuhren

Import **D.**

für 1854	Total	Ctr.	10,367
„ 1855	„	„	17,190
„ 1856	„	„	18,005
„ 1857	„	„	50,006
„ 1858	„	„	74,151
„ 1859	„	„	39,630
„ 1860	„	„	21,745
„ 1861	„	„	6,105
„ 1862	„	„	6,016
„ 1863	„	„	12,791

ausweisen. Wir bemerken vom Jahre 1854 bis 1858 eine rasche, sehr erfreuliche Entwicklung des directen Imports von Ostindien von 10,000 bis 74,000 Ctr.; im Jahre 1859 sank er auf 39,000 Ctr. und wäre wohl Null gewesen, wenn die betreffenden Operationen nicht lange vor Ausbruch des ital. Krieges eingeleitet gewesen wären; seither gestatteten die Unsicherheit der polit. Zustände und die Valutaverhältnisse noch nicht, ihn auf ausgedehntem Fuss aufzunehmen.

Als Schluss der statistischen Daten für Import folgt:

Import **E.**

Tabelle der Schiffahrtsbewegung in Triest nach der jeweiligen Flagge für 1861, 1862 und 1863

mit einem Total von

	Schiffzahl	Tonnengehalt
für 1861	10,378	735,860
„ 1862	10,905	769,352
„ 1863	10,578	725,574

Ungeachtet des überall sich kundgebenden Aufschwunges und stetiger Entwicklung sind wir nicht nur stabil geblieben, sondern zurückgeschritten.

Die österr. Flagge participirte an dieser Bewegung wie folgt:

			Total			
	Segelschiffe	Tonnen	Dampfer	Tonnen	Schiffe	Tonnen
für 1861 mit	7612	285,000	855	207,000	8467	492,000
„ 1862 „	7983	300,000	705	186,000	8688	486,000
„ 1863 „	7852	277,000	741	199,000	8593	476,000

Es weist sich somit eine stetige Abnahme im Tonnengehalt aus; mit Bezug auf die Ladung waren:

	Schiffe mit voller Ladung		in Ballast		Total	
1861	6271	411,000	2196	80,000	8467	492,000
1862	6428	387,000	2260	99,000	8688	486,000
1863	6666	40,0000	1927	76,000	8593	476,000

so dass auch hier keine Zunahme bei den Schiffen voller Ladung bemerkbar ist.

Dagegen finden wir eine Zunahme bei folgenden Flaggen:

		1861	1862	1863
Griechische	Tonnen	40,304	50,806	41,562
Grossbritannische	„	59,794	79,302	70,122
Italienische	„	60,610	86,953	85,723

Dass die Entwicklung der Handelsmarine mit der Entwicklung des Handels selbst Hand in Hand geht, ist ein unbestreitbares Factum, ebenso dass diese Entwicklung in Grossbritannien eine stetige, den allgemeinen Wohlstand ungemein fördernde ist; auch in Griechenland ist sie nicht zu leugnen, noch mehr aber tritt sie bei Italien in's Licht und verdient um so mehr Beachtung, als wir es da mit dem gefährlichsten Nebenbuhler nicht nur im adriatischen Meere, sondern in den verschiedenen Richtungen nach der Levante, den übrigen Scalen des mittelländischen Meeres und bei der transatlantischen Schifffahrt zu thun haben, für welch' letztere wir ohnehin bei grösserer geogr. Entfernung im Nachtheil sind.

Gehen wir nun zum Export über, so finden wir in den Tabellen

II. Export A.

für die österr. Monarchie

den Ausweis in den Jahren 1850, 1856, 1860 und 1861 für die Hauptartikel und in einzelnen Jahrgängen für weniger bedeutende oder hier weniger einschlagende.

Wenn in dieser wie in andern Tabellen hier wieder dennoch verschiedene Artikel mit aufgeführt sind, die für die von der Commission zu verfolgende Richtung kein oder ein sehr untergeordnetes Interesse haben, so erscheint es doch angezeigt, diese Gelegenheit nicht unbenützt vorübergehen zu lassen, auch andere statistische

Daten mit aufzunehmen, um in höheren massgebenden Kreisen, wohin solche, die langsamere oder raschere Entwicklung des Handels allein richtigstellenden, Daten selten zu dringen pflegen, ein richtiges Verständniss für die jetzige Lage unseres Emporiums zu ermöglichen. Ich beschränke mich aber für weitere Bemerkungen auf die mehr in unsere Aufgabe einschlagenden Artikel und bemerke vorerst, dass diese Tabelle A. die Ausfuhr über Triest im Gegensatz zu derjenigen nach den verschiedenen Richtungen des Zollvereins, wie dann auch zum Total-Export hervorhebt.

Mehl. Der Export hat sich von 44,000 Ctr. total im Jahre 1850 (allerdings ungewöhnlich klein) auf 798,000 Ctr. für 1861 entwickelt, die Ausfuhr nach Triest in denselben Jahren von 8500 auf 246,000 Ctr., und wenn auch das fruchtbare Jahr 1861 für diesen Ausfuhrartikel wie für Getreide nicht massgebend sein kann, so weist doch auch das Jahr 1860 eine ausserordentliche Zunahme aus. Mehl eignet sich auch zum transatl. Export, und Triest hat seit einer längern Reihe von Jahren an Brasilien einen bedeutenden Abnehmer erworben und excellirt durch die Güte der Qualität. Der gefährlichste Concurrent ist diesem Exportartikel aber unstreitig durch die grosse Valutaverschlechterung in den Ver. Staaten von Nordamerika erwachsen, die denselben gestattet, ihr Erzeugniss mit grossem Vortheil auf die Weltmärkte zu werfen, und bei der Ungewissheit der Dauer des nordamer. Bürgerkrieges lässt sich auch ebenso wenig beurtheilen, wie lange diese nachtheilige Concurrenz anhalten wird. Total-Export in den Jahren 1830—1850 ca. 150—160,000 Ctr.

Wein. Der Total-Export hat sich von 1850 bis 1851 wenig verändert und blieb ca. 200,000 Ctr., 1831—1840 ca. 170,000 pr. Jahr, 1841—1847 ca. 200,000 Ctr. Nach Triest hat sich die Ausfuhr gehoben, doch mehr in Folge der Traubenkrankheit und des langen Misswachses im Küstenland und Italien, als für den Export seewärts. Erst in den letzten Jahren, die noch nicht in die allgemeine Statistik aufgenommen sind, ist ein wirklicher Export inländischer Weine in der Bildung begriffen und verspricht eine weitere Entwicklung.

Stahl. Der Total-Export von 104,000 Ctr. 1861 gegen 93,000 Ctr. 1850, 80—83,000 von 1841—1847, und ca. 70,000 Ctr. von 1831—1840 weist meistens eine sehr ungenügende und für Oesterreich nicht angemessene Zunahme aus: die Ausfuhr nach Triest hat mit derjenigen nach dem Zollvereine nicht Schritt gehalten.

Es ist sehr bezeichnend, dass fremdes Erzeugniss, selbst schwedisches, sich hier hat einbürgern können, wo wir doch so nahe an der Quelle des vorzüglichsten Stahles sind.

Zufuhr fremder Stahle in Triest . .	1858	Ctr. 5700	darunter	schwed.	Ctr. 3900
	1859	„ 9000	„	„	„ 6500
	1860	„ 540	„	„	„ —
	1861	„ 300	„	„	„ —
	1862	„ 1500	„	engl.	„ 1360
				„	„ 1500
	1863	„ 3100	„	{ franz.	„ 900
				{ hamb.	„ 600

Wenn fremdes Product aber bis an den Hauptsitz des österr. Erzeugnisses sich Bahn zu brechen im Stande ist, um wie vielmehr muss dann nicht selbstverständlich dieses letztere von dem fremden Product auf den Weltmärkten verdrängt werden. Oder ist die kleine Zunahme des österr. Totalexportes vielleicht ein Fortschritt? Keineswegs, denn er kann in den letzten Jahren kaum anders als stabil genannt werden: Stillstand ist aber Rückschritt!

Fast dieselbe Bewandtniss hat es mit Leinwand, welche berufen sein sollte, grössere Bedeutung im Export zu erlangen, wenn schon sich eine nicht unerhebliche Zunahme im Total herausstellt, doch ist dabei zu bemerken, dass, wenn man die Kategorie „gewöhnliche gemeine Leinwand« eigentlich die massgebende, ins Auge fasst, das Resultat sich ganz anders gestaltet:

Total-Export	1831—1840	durchschnittlich	34,000	Ctr.
	1841—1847	„	25,000	„
	1860		17,500	„
	1861		23,000	„

was nicht nur einen Stillstand, sondern einen wirklichen sehr empfindlichen Ausfall constatirt, vorausgesetzt dass die Einreihung in die Kategorie „gemeine Leinenwaaren« des allgemeinen Zolltarifs immer ein und dieselbe seit 1831 geblieben sei.

Baumwollwaaren. Die Totalausfuhr hat zwar in erfreulicher Weise zugenommen, da sie

	1831—1840	durchschnittlich	nur c. 4800	Ctr.
	1841—1847	„	6000	„
	1850		6200	„

betrug gegen

	1856		10,800	„
	1860		33,400	„
	1861		31,200	„

Die Ausfuhr nach Triest i. J. 1850 Ctr. 1470 gegen 1861 Ctr. 5790 hält also Schritt mit der Zunahme im allgemeinen Export. Wenn derselbe im Verlaufe der 20 Jahre von 1831—1850 stationär geblieben ist, sich aber in dem spätern Decennium 1850—1861 um das 5fache ausdehnen konnte, so muss der Hauptgrund wohl in dem freisinnigern

Zollsystem liegen, zu welchem man in dieser letztern Periode übergegangen ist und welches allein die Möglichkeit bietet, die inländische Industrie mit der fremden concurrenzfähig zu machen und die österr. Erzeugnisse auf den Weltmärkten einzubürgern.

Schafwollwaaren. Die Totalausfuhr war für

1831—1840	durchschnittlich ca.	26,000	Ctr.
1841—1847	"	28,000	"
1850	"	35,800	"
1856	"	46,700	"
1860	"	57,000	"
1861	"	58,000	"

Seit 1850 bis 1861 hat die Ausfuhr nach Triest um 2000 Ctr. zugenommen und hat sich in den letzten Jahren wohl weiter ausgedehnt; die stärkste Zunahme im Export ist nach der Türkei, Russland und Italien.

Bei dem Umstande, dass Oesterreich

im Jahre 1860		247,000	Ctr.
" 1861		221,000	"

Schafwolle exportirte, muss es auffallen, dass der Export der österr. Schafwollenerzeugnisse nicht schon in höherem Grade auf den Weltmärkten concurrirt, auch das ist unstreitig zum grossen Theil, doch nur leider den früheren, Zollverhältnissen zuzuschreiben.

Papier ist eines der wenigen Industrieerzeugnisse, welche sich eines grösseren Erfolges im Absatz nach dem Ausland erfreuen. Wie bei Schafwollwaaren, wird der Rohstoff in Hadern von Oesterreich, und zwar trotz eines Ausfuhrzolles von fl. $2\frac{1}{10}$ —fl. $4\frac{1}{5}$ exportirt

i. J. 1850	mit Ctr.	44,000	Hadern
" 1856	"	8,000	"
" 1860	"	30,000	"
" 1861	"	5,000	"

während der Export von Papier von 1850 mit Ctr. 40,600 bis 1861 92,500 Ctr. sich successive um 125 Procent gehoben hat. Die Ausfuhr nach Triest von 1850 Ctr. 4600 hat sich bis 1861 auf 14,900 Ctr. ausgedehnt, somit mehr als verdreifacht.

Total 1850	Ctr.	40,600
1856	"	84,800
1860	"	93,000
1861	"	92,500

Glas und Glaswaaren. Die Ausfuhr hat sich nicht unwesentlich gehoben

	gemeines	feines	Glasperlen	Total
von 1831—1840 betrug sie durchschn. Ctr.	37,000	12,000	4,000	89,000

	gemeine	mittelf. u. geschl.	Spiegel	Total
1850	77,000	44,000	61,000	184,000
1861	98,000	34,000	82,000	216,000

Für den Vergleich entfallen eigentlich im Jahr 1850 die 22,000 Ctr. von Venedig wegen damaliger Suspension des Freihafens, Total somit für 1850 162,000 Ctr. Die Zunahme des Exportes nach dem Zollverein ist viel bedeutender als nach Triest und zwar besonders in mittelfeinen und geschl. hauptsächlich Spiegeln etc. denn i. J. 1860 treffen vom Total-Export dieser Kategorie Ctr. 76,000, allein 66,000 auf Sachsen, i. J. 1861 vom Total 82,000 Ctr. wieder 69,000 Sachsen, während der Export über oder nach Triest zu $\frac{4}{5}$ aus gemeinen Glaswaaren besteht. — Die Zunahme des Exportes nach Triest ist stetig.

1850	Ctr. 43,000
1856	„ 43,500
1860	„ 50,000
1861	„ 54,000

hält aber mit der Totalzunahme nicht völlig Schritt, welche dagegen ausser nach dem Zollverein auch nach der Türkei und Russland mehr zugenommen hat.

Thon- und Porzellan-Waaren,

feine,	Total-Export	1856 Ctr. 3200	1861 Ctr. 5300
nach Triest	„	500	900
feinste,	Total-Export	„ 1030	„ 2080
nach Triest	„	460	800

Der Export nach Triest ist also schritthaltend.

Eisenwaaren, gemeine, mit Ausschluss gemeinster, verkupf., verz., dann Werkzeuge und Drähte.

Total-Export	1856 Ctr. 70,800	1861 Ctr. 102,000
nach Triest	„ 9,900	„ 15,200

feine, geschliff., polirte, lackirte, f. Werkzeuge etc.

Total-Export	1856 Ctr. 9400	1861 Ctr. 14,600
nach Triest	„ 3700	„ 2,700

Die Zunahme im Totalexport ist also eine rasch fortschreitende, nach Triest ist sie es nur in gemeinen Eisenwaaren, während feine im Jahre

1861 einen Ausfall nachweisen. Dagegen ist die Zunahme des Exportes von

Metallwaaren in der Richtung nach Triest um so bedeutender, und zwar von Ctr. 666 für 1856 auf 3400 Ctr. für 1861, während der Total-Export 7500 Ctr. für 1856 sich nur auf 8500 Ctr. für 1861 hob.

Instrumente. Die Ausfuhr ist in der Zunahme begriffen im Total wie nach Triest in demselben Verhältniss und zwar zu c. $\frac{3}{4}$ in Clavieren bestehend.

Kurzwaaren. Die Zunahme des Exportes erscheint besonders nach dem Werthe sehr erfreulich; die Hälfte des Total-Exportes nach dem Zollvereine; die Zunahme im Export nach Triest steht besonders derjenigen nach der Türkei und Russland wesentlich nach.

Stearinkerzen. Der Total-Export von 4600 auf 8300 Ctr. 1856 bis 1861 weist circa 80% Zunahme aus, nach Triest ist sie dagegen eine fünffache im nämlichen Zeitraum, d. h. 268 Ctr. gegen 1476 Ctr. 1861.

Zündwaaren. Auch von diesem Artikel ist die Ausfuhr in erfreulicher Zunahme begriffen, sich für 1856 mit 39,000 Ctr. gegen 1861 mit 58,000 Ctr. beziffernd, somit volle 50 Procent; Triest hält ziemlich Schritt, am stärksten ist die Zunahme im Export nach der Türkei.

Export B.

weist den Export von Triest nach den verschiedenen Absatzgebieten nach.

Stahl in steter Abnahme nach allen Richtungen, mit Ausnahme nach Griechenland und der Türkei, darum auch steigender Ausfall im Total-Export.

Mehl. Trotz der reichen Getreideernte in Ungarn von 1861 die auch für 1862 eine weitere Zunahme im Export gestattete, hat derselbe auch für 1863 sich auf der gleichen Höhe erhalten können und ist bei befriedigenden Resultaten einiger Versuche nach Westafrika und Ostindien einer weiteren Entfaltung fähig.

Bier. Export ziemlich stationär, Versuche sind auch nach Brasilien gemacht worden; ebenso in

Essig und gebrannten Flüssigkeiten gleichwie nach der Westküste Afrikas; derselbe Fall ist es mit

Wein. Im Totalexport der österreichischen Monarchie hat die Ausfuhr nach Triest laut Exporttabelle A. zugenommen, der Export von Triest dagegen abgenommen, weil die Traubenkrankheit in den uns näher gelegenen Consumtionsländern in den letzten Jahren mit weniger Heftigkeit auftrat. Die Ausfuhr nach österr. Häfen ist seit 1861 auf die Hälfte gesunken, nach Italien ist auch ein Ausfall, ebenso nach der Türkei; zugenommen hat der Export nach England und Egypten, besonders dem südlichen Amerika, wohin sich ein wachsender Absatz zu bilden verspricht.

Baumwollwaaren. Die bedeutende Zunahme im Export kommt ausschliesslich der Türkei und Egypten zu gut, doch muss hier wiederholt angeführt werden, dass die Exporttabellen Triest's nicht nur den österr. Export, sondern auch den Export der Transitgüter in sich schliessen, sowohl denjenigen zu Land als zur See. Das gilt selbstverständlich nicht nur für Baumwollwaaren, sondern, wie früher erwähnt, für alle im Import oder Export enthaltenen industriellen Erzeugnisse.

Leinwand. In steter Abnahme in fast sämtlichen Richtungen.

Schafwollwaaren. Die Zunahme bezieht sich ausschliesslich auf den Export nach der Türkei und Egypten.

Papier. Nach den österr. Häfen und Italien ist die Ausfuhr in der Abnahme, nach allen anderen Richtungen in der Zunahme begriffen; dass der Export nach den uns näher gelegenen Absatzländern Griechenland und Türkei steigend ist, fällt weniger auf, doppelt erfreulich ist die Entwicklung des Exportes nach Grossbritannien von 2900 Ctr. 1861 auf Ctr. 6900 1862 und 6700 Ctr. 1863, so wie nach Brasilien von 230 Ctr. 1861 auf 1500 Ctr. 1863.

Glas und Glaswaaren. Eine wesentliche Zunahme im Export ergibt sich nach Italien, der Türkei und Egypten; abgenommen hat er nach Frankreich, Malta und Gibraltar; nach transatlantischen Häfen sind Versuche in verschiedenen Richtungen gemacht worden, um neue Absatzgebiete zu gewinnen.

Zündwaaren. Auch für diesen Exportartikel weist sich nur nach der Türkei und Egypten eine bedeutende Zunahme aus, welche der Zunahme im Totalexport von 15700 Ctr. für 1861, gegen 26000 Ctr. für 1863 entspricht, kleinere Versuche directer transatl. Verschiffungen finden sich auch da vor, ebenso für

Stearinkerzen, bei welchem Artikel der Totalexport 1863 mit 6700 Ctr. einen Ausfall ergibt gegen 1862 mit 8500 Ctr. und 1861 mit Ctr. 8200. Auch für

Hadern hat der Export abgenommen; nach Grossbritannien blieb er trotz vermehrten Exportes von Papier stationär, der Ausfall

trifft fast ausschliesslich die Ausfuhr nach Nordamerika und dürfte durch die daselbst bedeutend verschlechterte Valuta veranlasst sein.

Das Detail des Exportes von Metall-, Kurz-, Porzellanwaaren etc. lässt sich hier nicht nachweisen, weil die Declarationen sich in vielen Fällen auf die einfache und allgemeine Benennung von Waaren beschränken.

Export C.

Werfen wir nun unsern Blick auch für den Export wieder auf die Schiffsbewegung nach Tabelle C, so finden wir mit wenig Veränderungen dieselben Erscheinungen wie in der Import-Tabelle E.

Totalbewegung im Export.

	Schiffzahl	Tonnengehalt
für 1861	10,283	740,952
„ 1862	10,810	774,910
„ 1863	10,513	740,208

somit keinen Fortschritt sondern Stillstand, dieser aber ist, wie schon erwähnt, Rückschritt.

Wobei die österr. Flagge, wie folgt, sich betheiligte,

				Total	
Segelschiffe	Tonnen	Dampfer	Tonnen	Schiffe	Tonnen
für 1861 mit 7487	280,000	855	206,000	8342	486,000
„ 1862 „ 7892	297,000	708	187,000	8600	484,000
„ 1863 „ 7795	275,000	741	199,000	8536	474,000

somit hier stetige Abnahme im Tonnengehalt.

Mit Bezug auf Ladung waren:

Schiffe m. voller Ladung	in Ballast	Total
1861 Sch. 6420 T. 437,000	Sch. 1922 T. 49,000	Sch. 8342 T. 486,000
1862 „ 6626 „ 442,000	„ 1974 „ 42,000	„ 8600 „ 484,000
1863 „ 6071 „ 414,000	„ 2465 „ 61,000	„ 8536 „ 474,000

somit trotz der Abnahme im Tonnengehalt eine Zunahme der Schiffe in Ballast. In der Total-Exportbewegung figuriren dagegen folgende Flaggen:

	1861	1862	1863
Griechische	Tonnen 42,200	56,400	41,500
Grossbritannische	„ 58,600	80,500	70,100
Italienische	„ 77,400	85,800	85,700

d. h. in entsprechender Weise wie beim Import.

Ist es schon an und für sich ein schmerzliches Gefühl, einen Stillstand, ja einen Rückschritt in der Schiffahrtsbewegung Triest's constatiren zu müssen, so nimmt dasselbe ganz unheimliche Proportionen an, wenn wir damit die bedeutende regelmässige Zunahme in der Schiffahrtsbewegung in Grossbritannien vergleichen, deren fortschreitende Entwicklung wir als das Eldorado unserer Wünsche betrachten. Dieselbe stellt sich wie folgt heraus (mit Ausschluss der Küstenschiffahrt, also nur im Handel mit andern Ländern):

Eingelaufen		Ausgelaufen	
Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1853.....	29,884	31,745	6,872,581
1854.....	35,303	34,517	7,583,611
1855.....	32,528	35,647	7,870,536
1856.....	30,604	41,355	9,662,513
1857.....	42,693	44,401	10,340,399
1858.....	34,591	42,834	9,936,705
1859.....	36,298	43,107	10,242,624
1860.....	38,374	44,490	10,784,536
1861.....	37,589	48,469	11,318,093
1862.....	40,126	48,959	11,709,162
1863.....	41,913	48,397	11,886,347

Die Entwicklung von 1853 bis 1863 hat somit um ca. 65 % zugenommen, während Triest's Schiffahrtsbewegung sich nach dem Ausweis der Importtabelle **E** und Exporttabelle **C** in diesem nämlichen Zeitraum von 1853 bis 1863 nicht einmal völlig gleich geblieben ist, denn

	Einfuhr	Ausfuhr
1853 ist der Tonnengehalt	820,572	835,570
1863 „ „	725,574	740,208

Dabei ist nun ferner die Küstenschiffahrt Triest's mit inbegriffen, die in Grossbritannien ebenfalls zugenommen hat, denn sie betrug

	Einfuhr	Ausfuhr
1853 Tonnengehalt	12,475,401	13,441,815
1859 „	16,524,117	16,509,471
1863 „	17,547,532	17,526,006

Auffallend ist, wie bei der Bewegung zwischen Grossbritannien und fremden Ländern seit dem Jahre 1856 die Zahl der ausclarirten Schiffe und des Tonnengehaltes diejenige der eingelaufenen um 7—10, im Jahre 1857 fast bis 20 % übersteigt, was sich indessen genügend durch den ausgedehnten Zwischenhandel erklärt, den englische Schiffe in fremden Meeren zwischen den verschiedenen Ländern aufgenommen haben und mit grossem Vortheil unterhalten, und welches Beispiel in höherem Grade als bisher zu befolgen für unsere Rhederei so ungemein erspriesslich wäre, weil sich ihr nicht nur

ein lohnendes Feld eröffnet, sondern darin auch ein wichtiger Factor zu suchen ist, im transatlantischen Handel mehr Boden zu gewinnen.

Total-Export britischer und irländischer Producte
und Manufacturen (Werth-Declaration)

	1858	1859	1860
Total L.	116,608,000	130,411,000	135,842,000
darunter nach den Hansestädten..... „	9,031,000	9,178,000	10,364,000
„ Oesterreich	1,298,000	789,000	993,000
„ China excl. Hongkong.. „	1,730,000	2,525,000	2,871,000
„ Hongkong	1,145,000	1,931,000	2,446,000
„ Japan	—	3,000	—
„ Philippinen	541,000	685,000	674,000
„ Singapore	960,000	1,421,000	1,671,000
„ Mexiko	411,000	597,000	462,000
„ Südamerika	8,646,000	8,739,000	11,443,000
	1861	1862	1863
Total L.	125,102,000	123,092,000	46,489,000
„ den Hansestädten..... „	9,298,000	9,740,000	10,665,000
„ Oesterreich	968,000	786,000	1,002,000
„ China excl. Hongkong.. „	3,114,000	2,024,000	2,412,000
„ Hongkong	1,733,000	1,113,000	1,473,000
„ Japan	43,000	—	108,000
„ Philippinen	784,000	458,000	556,000
„ Singapore	1,027,000	1,064,000	1,486,000
„ Mexiko	583,000	757,000	1,677,000
„ Südamerika	10,482,000	7,833,000	10,260,000

Lenken wir unsere Blicke von solch' colossalen Dimensionen auf ein anderes Feld, das mit unseren Verhältnissen mehr Analogie hat, zwar in ungleich günstigerer Lage als Triest, aber dennoch in vielen Beziehungen auch für uns mehr oder weniger massgebend sein kann und massgebend sein muss. Wir meinen die Schiffahrtsbewegung Hamburg's.

Eingelaufen		Ausgelaufen	
Schiffe	Lasten à 40 Ctr.	Schiffe	Lasten à 40 Ctr.
1853.....4174	371,746	1853.....4251	379,411
1854.....4896	452,052	1854.....4879	445,407
1855.....4593	463,503	1855.....4562	464,976
1856.....5201	586,362	1856.....5175	508,962
1857.....5067	625,250	1857.....5033	615,921
1858.....4364	552,330	1858.....4377	554,268
1859.....4554	565,534	1859.....4594	571,365
1860.....5029	630,769	1860.....5045	635,230
1861.....5219	661,613	1861.....5184	655,751
1862.....5083	649,911	1862.....5054	644,064
1863.....5543	721,824	1863.....5548	721,044

In diesen Ziffern ist die Küsten- und Flussschiffahrt inbegriffen, d. h. Dänemark, Schleswig - Holstein, Preussen, Mecklenburg, Lübeck, Helgoland, Niederelbe, Bremen, Hannover, Weserufer etc.

Es entfallen davon

	für die Einfuhr			für die Ausfuhr		
	1853	1860	1863	1853	1860	1863
	Schiffe			Schiffe		
Australien, Sandwichs- und Schiffer-Inseln...	—	—	1	37	12	17
China, Japan und Ostindien.....	22	39	36	8	34	66
Russisch-Asien.....	—	—	—	1	3	1
Afrika, Ost- und Westküste, Cochinchina...	16	11	17	15	19	19
Russ. Nordamerika incl. Californien, Südsee	34	58	67	55	52	56
Argent., Urag., Brasil., Venez., N.Granada..	150	111	136	131	187	187
Westindien	106	129	127	57	73	89
Mexiko, Ver. St., Brit. N. A. u. Grönland..	69	91	91	139	101	121
Grossbrit. u. Irland.....	822	998	1203	1656	2381	2383
„ nur mit Kohlen.....	868	1279	1140	—	—	—

Das Total des transatlant. und transocean. Verkehrs wurde vermittelt durch:

Einfuhr	1853	1860	1863	Ausfuhr	1853	1860	1863
Schiffe	397	439	475	Schiffe	443	481	559

Die Zunahme ist nicht nur in der Totalbewegung eine sehr bedeutende, sondern auch im transatlant. und transocean. Verkehr, wie denn auch die grössere Bewegung im Verkehr mit Grossbritannien zum Theil im grösseren Verkehr Hamburg's mit Oesterreich ihren Grund hat, darin aber eben der Uebergang des directen Verkehrs über Triest auf den indirecten über den Norden neuerdings seine Bestätigung findet. Es lasten darum die traurigen Valutaverhältnisse auf keinem der sämtlichen Kronländer so hemmend und so drückend, wie auf Triest, das ohne Ackerbau und nennenswerthe Industrie nur im Handel und in der Schiffahrt seine einzigen Ressourcen hat und durch die Ungunst der Verhältnisse eben deshalb am meisten heimgesucht ist.

Kehren wir nun zu der allgemeinen Statistik des österreichischen Kaiserstaates, nach den Ausweisen der Direction der administrativen Statistik zurück, so finden wir den Total-Import und Export für die Jahre 1856, 1860 und 1861 mit folgenden Ziffern nach der Werthangabe aufgeführt, und zwar:

Total-Import	1856.....	fl. 286,852,218
	1860.....	„ 245,795,005
	1861.....	„ 248,422,297 und
Total-Export	1856.....	fl. 251,360,611
	1860.....	„ 326,376,847
	1861.....	„ 325,884,392

Diese Angaben sind indessen für die Beurtheilung des eigentlichen Waarenhandels nicht massgebend, da die Rubrik „Metalle“ die Ein- und Ausfuhr von Gold und Silber einschliesst, die sich wie folgt beziffert:

Import 1856..... fl.	34,195,000
1860..... „	36,492,000
1861..... „	31,715,000
Export 1856..... fl.	3,569,000
1860..... „	58,791,000
1861..... „	35,590,000

weshalb sich der eigentliche Total-Waaren-Import und Export nach Abzug dieser Rubrik wie folgt herausstellt:

Total-Import 1856..... fl.	252,657,000
1860..... „	209,303,000
1861..... „	216,707,000
Total-Export 1856..... fl.	247,791,000
1860..... „	267,585,000
1861..... „	290,294,000

Auch bei diesen Ziffern kommen jedoch noch folgende Berücksichtigungen in Anschlag: das Jahr 1856 schliesst die Ein- und Ausfuhr der Lombardei in sich, deren Verlust einen Theil des Ausfalles im Importhandel erklärt. Allein der ganze so empfindliche Ausfall kann diesem Umstande nicht zur Last gelegt werden, bringt man auch ausser dem Ausfall der Seelenzahl eine grössere Consumtionsfähigkeit der Lombardie mit in Anschlag, so ergibt sich doch immer noch ein bedeutender effectiver Ausfall im Import für die übrige Gesamtmonarchie, traurig genug, weil daraus der Schluss gezogen werden muss, dass trotz guter Getreideernten die Consumtionsfähigkeit in den letzten Jahren eher ab- als zugenommen hat. Eine theilweise Beruhigung finden wir wohl in dem steigenden Export; die Zunahme ist aber, mit Ausnahme weniger Artikel, hauptsächlich mehr in den Rohproducten ersichtlich.

	1856	1860	1861
Garten- und Südfrüchte.....	20,000,000	40,500,000	45,920,000
Thiere	5,580,000	7,700,000	9,500,000
Fette	1,242,000	4,100,000	3,790,000
Getränke und Esswaaren.....	3,320,000	3,800,000	4,200,000
Brenn-, Bau- und Werkstoffe.....	13,626,000	19,181,000	24,970,000
Arznei, Parfumerie, Farb- und Gärbstoff...	3,650,000	4,897,000	4,565,000
Metalle, vermengt, roh und halbfab.....	5,207,000	8,620,000	6,410,000
Web- und Wirkstoffe	77,124,000	39,133,000	36,133,000
(NB. Seide Schweiz 33 Mill. Schweiz — Mill. Schweiz — Mill.)			
„ Sard. 15 „ f. Ital. 9 „ f. Ital. 8 „			
Garne	1,375,000	2,327,000	2,592,000
Webe- und Wirkwaaren	35,356,000	45,199,000	48,897,000
Waaren aus Borsten, Bastpapier.....	4,374,000	5,859,000	5,021,000
Leder- und Kürschnerwaaren.....	7,590,000	10,850,000	14,200,000
Bein, Holz, Glas, Porzellan, Thonwaaren...	28,330,000	28,993,000	27,454,000
Metallwaaren	6,506,000	7,764,000	16,328,000
Instrumente, Maschinen u. kurze Waaren..	19,232,000	19,897,000	22,643,000
Chemische Producte, Farb- u. Zündwaaren.	3,063,000	5,018,000	4,530,000

Ich sage, eine theilweise Beruhigung ergebe sich aus dem steigenden Export, der aber vorzugsweise mehr die Rohproducte betrifft und daher eher zufällig genannt werden muss, bei Getreide vom Ertrag der Raccolten bedingt wird, bei Holz von der mehr oder weniger raschen Erschöpfung der Waldungen im gewöhnlichen Export-Rayon, von der Einhaltung der auch das Wohl künftiger Generationen berücksichtigenden Forstordnung, von der Entwicklung billiger Communicationen im Innern und der daraus entspringenden grösseren Zugänglichkeit entfernterer Rayons abhängt, welch' letzteres auch für Kohlen, Metalle etc. theilweise massgebend ist. Allein ganz abgesehen davon wird Niemand aus sehr natürlichen Gründen in Abrede stellen können, dass der grössere Export von Rohproducten noch kein Material liefert für den anzustrebenden grösseren transatlantischen Export — derselbe kann vorzugsweise nur aus industriellen Erzeugnissen bestehen, welche höhere Frachten tragen und mit denselben Erzeugnissen anderer Länder concurriren können. Dadurch wird die Exportfähigkeit bedingt, und sie hat in den letzten Jahren auch in Oesterreich unleugbare Erfolge errungen, allein lange nicht in dem Grade, in welchem es der Fall sein könnte und sein sollte.

Wer kann leugnen, dass die österr. Monarchie durch die Vorsehung in dem grossen Reichthum von Natur- und Rohproducten ganz vorzugsweise begünstigt ist? Wer kann leugnen, dass eben darin die Hauptelemente einer grossen industriellen Entwicklung gegeben sind? Wer kann in Abrede stellen, dass, wenn Oesterreich vor 40 Jahren das starre, Alles ertödtende Prohibitivsystem verlassen hätte, auf das Schutzzollsystem übergegangen wäre und dieses successive mit Erstarken der inländischen Industrie modificirt hätte, wer kann leugnen, sagen wir, dass zur Stunde die Exportfähigkeit Oesterreich's in industriellen Erzeugnissen derjenigen keines andern Staates des europäischen Continents nachstehen, ja sie selbst übertreffen würde, die Entwicklung des Handels ganz andere Proportionen angenommen hätte, Oesterreich in national-ökonomischer Beziehung auf einer weit höheren Stufe stehen könnte, welche hinwiederum für Wohlstand, Consumtionsfähigkeit und Steuerkraft der Bevölkerung massgebend bleibt? Oder hätte Oesterreich's Industrie sich vielleicht weniger gut dabei befunden? Mit nichten! durch die stets anregende, Alles belebende Concurrenz hätte dieselbe die höchstmögliche Stufe erreichen, dadurch von selbst exportfähiger werden müssen und welch' unendlicher Vorthail liegt nicht eben für die Industrie selbst in dem Umstande, nicht auf den inländischen Absatz allein angewiesen zu sein, sondern möglichst viele Absatzgebiete zur Disposition zu haben, um von eintretenden ungünstigen Chancen, die im Handel ja immer wiederkehren, weniger berührt zu werden, weil sie eben mehr vertheilt sind, sich nicht auf den in-

ländischen Absatz beschränken, und bei Eintreten ungünstiger Verhältnisse sie der eigenen Ressource berauben!

Eine raschere, segensreichere Entwicklung des Exports österr. Industrieerzeugnisse ist ohne eine Schritt haltende, freiere Entwicklung im Zolllarif, im Verkehr etc. etc. nicht wohl denkbar; die möglichst freie Bewegung, die möglichste Ermässigung der Preise erzeugt und erhöht aber nicht nur die Exportfähigkeit mancher bisher mehr oder weniger auf den inländischen Consum angewiesenen Industrieerzeugnisse, sondern befördert und hebt den Absatz auch im Inland selbst, und mit der Consumtionsfähigkeit geht die Steuerkraft Hand in Hand.

Kann es dafür einen sprechenderen Commentar geben, als die relative Consumtionsfähigkeit, die in Oesterreich fast auf der tiefsten Stufe unter den civilisirten Staaten Europa's, in Grossbritannien hingegen fast das Drei- und Sechsfache beträgt? Kann es für die Entwicklung des Exports industrieller Erzeugnisse einen grösseren Contrast geben, als denjenigen der österreichischen Monarchie und der kleinen Schweiz, erstere im Besitze unerschöpflicher Schätze an Naturproducten, letztere derselben fast baar und für den Bezug des Eisenbedarfes auf England, für denjenigen des Kohlenbedarfes auf Rheinbaiern und Rheinpreussen angewiesen, und das Getreide oft aus dem entfernten Ungarn beziehend?

In welchen Proportionen der Export britischer Producte selbst im laufenden Jahre im Steigen begriffen ist, beweist der Umstand, dass derselbe sich für die ersten 5 Monate der Jahre 1862 — 1864 wie folgt herausstellt:

vom 1. Jan. bis 31. Mai 1862.....	Ctr. 47,549,060
1863.....	„ 50,740,090
1864.....	„ 64,069,000

Die Staatseinkünfte vom 1. Juli 1863 bis 30. Juni 1864 betrugen L. 69,992,959, d. h. L. 690,902 weniger als die früheren 12 Monate, allein die Ermässigung der Einkommensteuer, der Thee- und anderer Zölle hat viel mehr betragen als die erwähnte Summe, und trotz dieser bedeutenden Ermässigungen haben die Einkünfte zugenommen.

Ich kann die gegenwärtigen Beleuchtungen und Ansichten nicht schliessen, ohne auch des Transithandels Oesterreich's zu erwähnen.

Der Total-Transit nach den officiellen Werthangaben weist

für 1856.....	fl. 158 Mill.
„ 1860.....	„ 112 „
„ 1861.....	„ 114 „

aus, einen bedeutenden Ausfall. Aber das ist eine um so ernstere Mahnung, keine Opfer zu scheuen, um das grosse Eisenbahnnetz der Monarchie mit möglichster Beschleunigung in den verschiedenen Hauptrichtungen zu vervollständigen und zu ergänzen. Die Bestrebungen der mit uns concurrirenden Länder und die Erfolge dieser Bestrebungen sprechen in obigen Ziffern leider nur zu beredt, sie sind um so empfindlicher für Oesterreich, als in den zwei Jahren 1860 und 1861 ein bedeutender Getreide-Export war, ohne einen solchen aber der Ausfall noch empfindlicher wäre. Mit Bezug auf Eisenbahnlinien als directe Verbindung mit verschiedenen Kronländern, wie als Hauptbedürfniss für den Transit steht die Linie Triest-Bodensee unstreitig in erster Linie. Die indirecte Verbindung mit Süddeutschland und der Schweiz, über Wien und Salzburg zählt ca. 190 Meilen bis Zürich, während eine directe Verbindung von Görz oder Udine im Anschluss an die kärntner Bahn, der Passage über den Brenner nach Innsbruck und von da entweder über Reute, Kempten, Lindau oder Innsbruck, Landeck, Feldkirch, Zürich circa 110 Meilen betragen dürfte. Kann man sich da wundern, dass der innere und fremde Verkehr immer mehr Abbruch erleidet? Oder darf es überraschen, wenn wir bedenken, dass, während wir vor Eröffnung der Eisenbahn-Communication in nördlicher Richtung von Salzburg nur ca. 50 Meilen entfernt waren, wir dahin jetzt nur durch 123 Meilen Schienenweg gelangen können?

All' überall tritt uns das traurige Factum entgegen, dass im Laufe der Zeit unendlich viel versäumt worden, dass darum unendlich viel nachzuholen ist, und dass es ganz besonderer Anstrengungen bedarf, nicht nur auf die Höhe der Zeit sich emporzuschwingen, sondern Oesterreich auch die ihm gebührende Stellung zu sichern. Das kann aber auch nur geschehen, wenn man von der Nothwendigkeit einer möglichst raschen Entwicklung des Handels und der Industrie, der Seele jeder politischen Existenz, durchdrungen ist, die Opferbereitwilligkeit findet, für eine reichlichere Aussaat in um so reicherer Ernte entschädigt zu werden.

Triest, im August 1864.



6, Jahren 1861, 1862 u. 1863 inclusive Transit.

	assld.	Türkei u. Donau- fürstenth.	Egypten inclus. Tunis	Span. Amerika	Nord- Amerika	Brasilien und S.-Amer.			Total
1830	—	5792	5355	—	250	3410	—	—	49675
	—	12592	259	—	—	4641	—	—	44166
	—	13168	235	—	464	370	—	—	35841
000.	—	23985	142	—	—	—	—	—	2,104327
000.	—	10868	76	—	—	—	—	—	2,088884
000.	is 74	14140	157	—	—	—	—	—	1,054658

etc.	24	1	116	19	3340	Ausgelaufene Schiffe in Triest in 1853 bis 1860.	1853 Schiffe 12483 Tonnengehalt 1854 12671 1855 10376 1856 10855 1857 10772 1858 10275 1859 10710 1860 10322
	35	5	783	15	2268		
mit	25	16	3637	311	41562		
re.	45	12	3565	28	7410		
	12			66	62712		
	57	12	3565	94	70122		
irkw.	86	2	182	80	4568		
	11	1	424	3	835		
	96	2	295	3	391	Jahr 1862. 1 Dampfer.	
	47	253	17600	1205	79947		
	76			9	5776		
	23	253	17600	1214	85723		
	76	9	1562	80	13238		
	97			8	2997		
	73	9	1562	88	16235		
	25	3	1011	8	2036		
	40	1	148	79	6288		
	93			1	293		
	08			3	708		
	28	3	858	13	2986		
	254			6	1254		
	080	5	1412	19	4392		
	608			3	508		
	211	2545	72907	10513	740208		

nienzen in den Jahren 1861, 1862, 1863.

Amer. r. St.	Brasil.	Andere Am. St.	Ostind.	Diverse		Total	direct	indirect	
—	—	—	—	—	—	Ctr. 582	10	572	
550	—	—	—	—	—	2782	550	2232	
107	—	—	—	—	—	1456	771	685	
88	141238	13621	—	—	—	239994	199802	40192	
3018	125503	8455	876	—	—	164912	152645	12267	
1459	150436	13751	5703	—	—	252718	222968	29750	
—	—	—	—	—	—	125	—	125	
—	—	—	100	—	—	165	100	65	
—	—	—	—	—	—	8	—	8	
180	—	—	530	—	—	810	710	100	
—	—	—	—	—	—	494	—	494	
—	—	—	52	—	—	105	52	53	
—	—	—	—	—	—	920	—	920	
—	—	—	—	—	—	688	—	688	
—	—	—	—	—	—	473	—	473	
—	—	—	—	—	—	108	—	108	
—	—	—	—	—	—	97	—	97	
—	—	—	—	—	—	116	—	116	
—	—	—	3255	—	—	8949	3255	5694	
—	—	—	1136	—	—	6922	1136	5786	
—	—	—	2476	Türkei	201	8185	2476	5709	
319	—	—	—	—	—	3248	1319	1929	
359	—	—	—	—	—	1356	359	997	
—	—	1235	—	—	—	1552	1235	317	
—	—	—	50	Türkei	1	93	50	43	
—	—	—	—	—	—	45	1	44	
—	—	—	—	—	1	16	4	12	
—	—	—	—	—	—	1	—	1	
—	—	—	—	—	—	101	—	101	
233	—	—	—	—	—	541	233	308	
—	—	—	—	—	12	251814	251171	643	
—	10812	—	—	—	—	61455	24601	36854	
—	—	—	—	—	11	323272	322384	888	
—	62273	—	2325	—	—	136079	128808	7271	
—	—	—	—	—	6	264867	262716	2151	
162	8173	—	—	—	20	42731	14799	27932	
—	—	—	—	—	—	13	—	13	1858 Ctr. 76, 1857 105.
—	—	—	—	—	—	19	—	19	
—	—	—	—	—	—	21	—	21	
—	—	—	—	Türkei	18	96	—	96	1860 Ctr. 300, 1859 379, 1857 510.
—	—	—	—	—	—	236	175	61	
—	—	—	—	—	—	143	75	68	
—	—	—	—	—	—	84	—	84	1859 Ctr. 263, 1858 360.
—	—	—	—	—	—	61	—	61	
—	—	—	—	—	—	9	—	9	
—	—	—	—	—	—	5	—	5	1858 Ctr. 77, 1857 169.
—	—	—	—	—	—	9	—	9	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3050	—	—	—	—	—	5232	3050	2182	
295	—	—	—	—	—	1708	295	1413	
—	—	—	—	—	—	1616	—	1616	
2849	—	108	—	Türkei u. Gr.	9533	217145	43941	173204	It. ind. v. Genua etc.
—	—	—	—	—	20592	101096	52442	48654	It. ind. v. Genua
—	—	—	—	—	20598	86285	78887	7398	It. direct v. Puglien
..... „	3000	3110	3400	3050	3001	3158	128	2152	Zucker, roh „ 12218
Total Ctr.	5535	5110	6400	9050	8178				Total Ctr. 14426

Unser Assecuranzwesen und die Schwierigkeit, in Triest grosse Beträge zu decken.

(Aus der Broschüre des Comitémitgliedes Herrn E. Bauer: „Einige Bemerkungen über den Handels- und Schiffahrtsverkehr Triest's mit Ostindien, China, Brasilien und andern transatlantischen Ländern.“)

Ostindische Baumwolle, Surat, wäre ganz besonders berufen, eine immer bedeutendere Rolle in dem Verbrauche des Inlandes zu spielen, und nur die bekannten Ursachen, die traurigen Folgen des blutigen Bürgerkrieges in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, haben den Aufschwung in allen Ländern gehemmt, welchen die Baumwoll-Industrie zu nehmen schien. Die Preise der Baumwolle (deren Ausfuhr der eben erwähnte Krieg sehr reducirte, in England u. s. w. die Fabrikation auf ein Minimum drückte, Noth und Elend in die Manufactur-Districte brachte) haben eine schwindelnde Höhe erreicht, z. B. Surat, welche in den verflossenen Jahren in England à 2½ Pence pr. Pfd. zu haben waren, gelten jetzt circa 24 Pence pr. Pfd.; während hier im Laufe der früheren Jahre diese Gattung mit fl. 22—25, fl. 30, fl. 35 pr. 100 Pfd. bezahlt worden ist, werthet sie jetzt fl. 130 bis fl. 135 pr. 100 Wr. Pfd.

Eine Ladung von 2000 Ballen Surat-Baumwolle galt in früheren Jahren, je nach Annahme des Preises z. B. zu fl. 35 pr. 100 Pfd., nur fl. 280,000; — heute gelten jedoch 2000 Ballen, circa 8000 Cent. à fl. 135, fl. 1,080,000 — also eine Million Gulden übersteigend, oder fl. 800,000 mehr als vor Jahren.

Die Einfuhr von Baumwolle, welche im Jahre 1860 45,800 Ballen, = 183,200 Cent. betrug, und einen ungefähren Werth von fl. 6,412,000 repräsentirte, würde heutzutage schon fl. 24,732,000 betragen; also ungefähr ein grösseres Capital von Gulden 18½ Millionen in Anspruch nehmen, um die gleiche Quantität einführen zu können.

Mit dem Aufhören des amerikanischen Krieges müssen diese fabelhaften hohen Baumwollpreise im Laufe der Zukunft wieder ein richtiges Verhältniss annehmen, um so mehr, da gerade Ostindien, Egypten, die Levante, Italien und andere Länder, z. B. Buenos Ayres, welches bisher etwa 5000 Ballen erzeugte, bald aber im Stande sein dürfte, nahe an 100,000 Ballen zu liefern, ausserordentliche Anstrengungen und mit sehr versprechendem Erfolge gemacht haben, Baumwolle zu produciren.

Der einstige wieder normale Stand der Baumwollpreise ist daher nur eine Frage der Zeit, welche der Ausgang des Krieges in Nordamerika bestimmen wird.

Bei diesem Anlasse muss ich auf eine grosse, unsern Verkehr hemmende Schattenseite unseres hiesigen Assecuranzwesens die Aufmerksamkeit hinlenken.

Von unsern Assecuranzkammern, trotz ihrer numerischen Anzahl, ungefähr 20 (wovon die kleinen sich ausschliesslich mit See-Assecuranzen befassen) sind es nur einige Kammern, welche grosse und grössere Summen versichern, jedoch diese Summen sind in keinem richtigen Verhältnisse zu dem erhöhten Werthe*) der resp. Ladungen, da der Empfänger der Waaren jetzt mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat, um grosse Summen, welche der Welthandel erheischt, auf ein Schiff unterzubringen, welche Summen sich noch reduciren, sollte das Schiff ein österreichisches, und der Schiffskörper selbst bei unsern hiesigen Stammkammern versichert sein.

Das Feld für unsere See - Assecuranzgesellschaften ist ein beschränktes und zwar aus dem Grunde, weil die meisten Versicherungen in London gemacht werden, wo selbe wohlfeiler für gewöhnliche Risquen sind, und ausserdem müssen die Assecuranzen laut Uebereinkunft durch den Banquier gemacht werden, auf welchen für den Betrag der Ladung trassirt wird. Der Londoner Banquier

*) **Preis-Courant nachstehender Artikel:**

	1. Juli 1847 Conventions-Münze Gulden	30. Juni 1864 Oesterr. Währung Gulden
Rio-Kaffee	mittel bis fein 21 – 29 ordinär 17 ½ 20	natur., fein bis superfein 49 – 51 mitt. bis mittel- fein 48 – 48 ½ ord. bis feinord. 43 – 46 gewaschen 54 – 56
Surat-Baumwolle. .	von 28 – 30	von 110 – 130
New-Orleans do.. .	„ 36 – 39	„ 180 – 185
Sumatra-Pfeffer . .	„ 14 – 14 ½	„ 25 26 ½

acceptirt gewöhnlich nur bei Empfang der Ladescheine und behält die Assecuranz-Policen der durch ihn besorgten Assecuranz in seiner Verwahrung.

Durch diesen Umstand bleiben unsern hiesigen Assecuranz-Kammern nur die gefährlicheren Risquen im Golfe, in der Levante Donau, Alexandrien u. s. w., und selbst wenn man eine grössere directe Ladung, z. B. 4000 Sack Rio-Kaffee im Werthe von circa fl. 245,000 versichern wollte, könnte man höchstens, je nach Umständen, nur $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ des Werthes in Banknoten versichern und müsste doch $\frac{3}{4}$ des Werthes im Auslande decken lassen, welches noch den Vortheil der Versicherung in fester Valuta bietet.

Es ist auch schwer ein praktisches Mittel zur Hebung unserer See - Assecuranz - Kammern anzugeben, da der Associationsgeist in Oesterreich fehlt, und so lange letzteres keine effective Valuta hat, das Ausland immer auf Triest zahlbar in London trassirt und somit die Versicherungen im Auslande gemacht werden müssen.

Der schlechte Gang der Geschäfte im Allgemeinen macht es auch, dass unsere Assecuranzkammern wenige monatliche Prämien einziehen und daher auch ihre Risquen darnach limitiren.

Während in früheren Jahren für transatlantische Bezüge fl. 200,000 hier zu decken waren, ist dies jetzt eine Ziffer, die, wie gesagt, nicht einmal genügt, um eine grössere Ladung völlig zu decken, welche Summen für transatlantische Risquen heute nicht mehr unterzubringen wären. Kammern, welche in früheren Jahren fl. 20—25,000 auf ein Schiff nahmen, sei es Ladung und Schiffskörper zusammen, sei es diese Summe auf die Waare allein, sehen sich, wie die Sachen heut zu Tage sich gestaltet haben, veranlasst, nur ungefähr die Hälfte der Summe zu nehmen, und die kleineren Kammern gar nur fl. 1—4000 pr. Schiff.

Nach den mir gewordenen Andeutungen von Assecuranz-Directoren könnte man heute als Maximum, Total-Summe auf ein Schiff erster Classe transatlantischer Fahrt:

Schiff und Ladung fl. 100,000 bis fl. 130,000,
auf ein Schiff zweiter Classe transatlantischer Fahrt

Schiff und Ladung fl. 60,000 bis fl. 100,000
unterbringen.

Nach den österreich. Gesetzen können die Assecuranzkammern nur 5% auf den eingezahlten Werth der Actien auf ein Schiff als Maximum versichern — z. B. Nominal-Betrag der Actien fl. 300,000 — eingezahlter Werth fl. 60,000 — machen 5% nur fl. 3000 pr. Schiff.

Ein lebhafter Handel würde auch die Fähigkeiten unserer Assecuranz-Kammern heben; ohne ihn werden sich die Assecuranz-geschäfte naturgemäss nur noch schlechter gestalten.

Schreiben des Herrn J. H. Fierz an Herrn Heinr. Escher.

I.

Bern, 27. September 1864.

Verehrtester Herr und Freund.

Erwiedernd Ihr Geehrtes vom 20. d., das mir hier zukommt, habe ich gar kein Bedenken, Ihnen die Statuten der schweizerischen Exportgesellschaft nebst den bezüglichlichen Geschäftsberichten zu beliebigem Gebrauch zu übermitteln, und kann es uns nur angenehm sein, wenn in anderen Ländern unser Beispiel nachgeahmt wird. Wir stellen auch unsere Etablissements einstweilen mit Vergnügen zur Disposition auswärtiger Industrieller. Ich werde Ihnen ab Zürich die gewünschten Acten zustellen lassen... Wir sind auch sehr gern Ihnen oder irgend einer Behörde zu Diensten, wenn Sie mehr wissen wollen. Die Statuten*), als solche, zeigen Ihnen im Grunde am wenigsten; allein die Erläuterungen werden Ihnen die Sache klarer machen. Noch gebe ich Ihnen Note der sämtlichen Etablissements unserer Anstalt, und soll es mich freuen, wenn dieselben Ihnen oder Ihren Correspondenten von Nutzen sein können. Ich stelle es Ihnen auch ganz frei, dieselben zu publiciren, da sie wirklich mit aller Ueberzeugung empfohlen werden können. Ihre Mission ist hauptsächlich Einkauf und Verkauf à la commission. Das Schwierigste der ganzen Aufgabe liegt in der Wahl der jungen Leute, und wir haben bis jetzt das Glück gehabt, auf tüchtige und gewissenhafte Leute im grossen Ganzen zu stossen, und nur in ein paar Fällen waren wir genöthigt, von unserem Abberufungsrechte Gebrauch zu machen...

Ich versichere Sie u. s. w.

J. H. Fierz.

*) Die Statuten sind seitdem mehrmals veröffentlicht worden.

Die Etablissements der schweizerischen Exportgesellschaft sind:

Streiff, Zollinger & Comp. in Aleppo.
J. u. J. Weber & Comp. in Bagdad.
Burkhard, Reithaar & Comp. in Salonich.
Hanhart & Comp. in Tauris.
" " " Rescht.
J. Sigg & Comp. in Bombay.
Fornaro & Hüni in Calcutta.
" " " Zürich.
Fierz und Bachmann in Shanghai.
J. W. Graf & Comp. in Natal (bei Pernambuk am Rio grande del Norte).
Ph. Ziegler & Comp. in Manchester.
A. Casella & Comp. in London.
" " " Liverpool.
Rohr & Comp. in Paris.
Eugène Debourz in Marseille.

II.

Zürich, 13. Jan. 1865.

Da sich zu unsern bisherigen Etablissements einige fernere gesellt, so erlauben wir uns, Ihnen hiemit davon Kenntniss zu geben mit dem freundschaftlichen Ersuchen, vorkommenden Falles bei Anfragen Auskunft zu ertheilen. Dieselben sind:

1. J. W. Graf & Comp. in Natal, Ceara u. Aracaty (Brasilien) mit Comptoir in Paris, Nr. 9 Rûe du Sentier.
2. Märk & Innocenti in Palermo, Nachfolger des Manufacturen-Geschäfts des Herrn J. C. Hirzel, schweiz. Consuls.
3. Naeff & Nadler in Maranhao und Parnahyba.

Wir verbleiben u. s. w.

Schweizerische Export-Gesellschaft

J. H. Fierz.

Die Gesellschaft der ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...

... in ...



Bericht über Oesterreich's ungünstige Stellung im Welthandel und die
Mittel der Abhilfe, erstattet von dem, in Folge a. h. Handschreibens vom 9.
Februar 1864, niedergesetzten Comité (Revoltella-Comité)

Triest 1865

Merc. 306 h

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10292225-9